



Universitat Autònoma de Barcelona

FACULTAT DE DRET

LA REPRESSIÓ DEL DELICTE DE PIRATERIA AL S.XXI

Alexandre Moreno i Urpí

Treball de Fi de Grau

Grau en Dret – 4t curs.

Directora: Mirentxu Jordana Santiago

16.05.2014

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	5
2. DEL DELICTE DE PIRATERIA.....	6
2.1 La pirateria com a problema històric.....	6
2.2 El delicte de pirateria: de la doctrina a la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar.	8
2.2.1 L'acte. Figures afins a la pirateria.	10
2.2.2 La nau pirata	11
2.2.3 Els subjectes i els graus de participació.	13
2.2.4 L'element subjectiu: l'ànim de lucre.....	15
2.3 El lloc de comissió, element clau per a la pirateria. Diferents interpretacions de la CNUDM.....	16
3. LA REPRESSIÓ DE LA PIRATERIA.	18
3.1 El caràcter consuetudinari de la repressió del delicte de pirateria.	18
3.2 La captura, l'apresament i l'enjudiciament de les naus pirates.	20
3.3 L'exercici de la jurisdicció dels Estats riberencs afectats per la pirateria.	23
3.3.1 El Hot Pursuit	23
3.3.2 El cas concret de la repressió de la pirateria a les costes de Somàlia.....	27
4. ENJUDICIAMENT DE LA PIRATERIA PER PART DELS TRIBUNALS ESPANYOLS. NORMATIVA I JURISPRUDÈNCIA.	29
4.1 El principi de justícia universal a l'Ordenament Jurídic espanyol.....	30
4.2 Regulació actual de la pirateria. Menció a l'evolució normativa.	31
4.3 Anàlisi dels pronunciaments jurisprudencials a l'Estat espanyol.	33
5. POSSIBLES SOLUCIONS JURÍDIQUES.	34
5.1 Els Tribunals regionals i els Tribunals regionals internacionals.	35
5.2 Un Conveni Internacional sobre la prevenció i repressió del delicte de pirateria.	37

5.3	La modificació de la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar	37
5.4	Un Tribunal <i>ad hoc</i>	38
5.5	La Cort Penal Internacional.	39
6.	CONSIDERACIONS FINALS.	40
7.	BIBLIOGRAFIA	43
8.	ANNEXES.	49

ABSTRACT

La pirateria constitueix una de les principals preocupacions de la comunitat internacional a causa del gran impacte que aquesta té en el transport per mar. A inicis del segle XX, els Estats afectats van decidir regular la pirateria, tot establint una definició de la conducta i un mínim marc legal per a la repressió. Tot i això, a part de la definició de la normativa, la doctrina també ha fet les seves pròpies definicions, cosa que ha comportat la creació d'un escenari molt divers en quant a la concreció dels elements que constitueixen la pirateria. A part de les múltiples definicions de pirateria, el marc establert per a la seva repressió deixa en mans dels Ordenaments Jurídics dels Estats afectats l'apresament i l'enjudiciament, ja que la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar només regula el moment en que els Estats podran intervenir. En l'Alta Mar regeix el principi de lliure navegació, sense que cap vaixell d'un altre Estat diferent a l'Estat del pavelló pugui intervenir. Amb tot, però, al ser la pirateria una conducta que afecta a la comunitat internacional, s'ha optat per establir una sèrie d'excepcions al principi de lliure navegació per tal de poder reprimir la pirateria, com és el cas, entre d'altres, de les costes de Somàlia.

1. INTRODUCCIÓ.

La pirateria ha estat, des dels inicis de la navegació per mar, un dels principals problemes que ha assetjat a les naus i als vaixells mercants. A dia d'avui, la pirateria té un gran impacte econòmic a causa del gran valor de les mercaderies que transporten els vaixells i degut a que més del 50% dels transport i del comerç internacional es fa a través del transport marítim. A partir de l'any 2000, la pirateria al golf d'Adèn i a l'Oceà Índic ha posat sobre la taula la necessitat d'adoptar un règim comú per a la pirateria així com instruments per a la seva repressió. Tot i que la pirateria al voltant de les costes de Somàlia ha estat la més mediàtica, cal dir que en l'actualitat existeixen altres focus de pirateria, com al sud-est asiàtic. La pirateria, a falta d'un règim universal per a la repressió, ha anat augmentant la seva presència fins a valors realment alarmants. És per això que des de la doctrina i des de la comunitat internacional s'ha posat especial atenció en millorar el marc legal al voltant de la pirateria, per tal de dotar a la comunitat internacional de mesures per a la seva repressió. Tot i això, la seva persecució presenta problemes, que venen donats per les característiques pròpies del delictes, com pot ser el lloc de comissió, la varietat d'Ordenaments Jurídics que entren en joc en el moment de la repressió o l'afectació que aquest fenomen provoca en diferents Estats.

Aquest estudi, doncs, pretén a nivell general fer un anàlisi sobre la repressió de la pirateria al segle XXI, centrant-se sobretot en l'estat actual de la pirateria, analitzant en profunditat la seva definició i els instruments repressius de què disposen els Estats. Tenint en compte el gran impacte econòmic de la pirateria, resulta transcendental veure si els instruments repressors actuals són els més eficaços a l'hora de reprimir la pirateria i veure quins són els problemes que actualment existeixen en aquest àmbit, donat el present marc legal a nivell internacional

L'estructura del present estudi és, en primer lloc, apuntar les diferents definicions de pirateria que ens trobem tant en la normativa internacional com en la doctrina i resumir els diferents instruments que existeixen en l'actualitat per a la repressió, centrant-nos en el cas concret de la repressió a les costes de Somàlia. A més a més, arran de la recent sentència del cas "Patiño" abordarem la repressió de la pirateria

dins l'Estat espanyol, la regulació actual i alguns dels pronunciaments jurisprudencials que es refereixen a la pirateria. Finalment, a partir d'un anàlisi de la doctrina més rellevant, plantejarem les diferents solucions que es proposen per tal d'aconseguir un règim comú, universal i precís sobre el què és la pirateria i els instruments per a la seva repressió.

2. DEL DELICTE DE PIRATERIA.

2.1 La pirateria com a problema històric.

L'estudi de la repressió de la pirateria comporta un anàlisi previ del què s'entén per delictes de pirateria, els elements de l'acte típic i tots aquells problemes que es plantegen a partir de la definició de l'acte de pirateria.

El delictes de pirateria ha existit des dels inicis de la navegació per mar¹. Ciceró ja va descriure als pirates com els enemics de la gent (*hostes humani generis*)², de fet l'Imperi romà perseguia la pirateria al mar Mediterrani mitjançant la *Lex Gabinia*³. La pirateria va assolir el seu apogeu a partir de la conquesta d'Amèrica que pels volts del segle XVII i XVIII obriria nous escenaris al Carib, en especial de pirates i corsaris anglesos, holandesos i francesos. Durant aquest període, els Estats afectats es van trobar amb dos problemes. D'una banda, no estava clar quin era el dret aplicable més enllà de les aigües properes a les costes dels Estats; i de l'altra banda,

¹ RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, José Luis, "La represión del crimen internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional", *Real Instituto Elcano – ARI*, núm.73, (2009), p.1.

² SHEARER, Ivan, "Piracy", *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, Heidelberg and Oxford University Press (2012), [www-mpepil.com](http://www.mpepil.com). Prescriu: "The origins of piracy go back to ancient times. It seems that it was Cicero (*De Officiis* iii 29) who first described pirates as the enemies of all peoples (*hostes humani generis*), p.1.

³ TREVIÑO RUIZ, José Maria, "La seguridad marítima y la piratería", *Real Instituto Elcano – ARI*, núm.5, (2010), p.2.

quina era la millor manera per arrestar, perseguir i castigar els pirates. Els estats que patien la pirateria van resoldre el problema del dret aplicable aplicant les seves normes penals internes dels Estats afectats en les seves aigües i van incorporar la institució del ‘*Hot Pursuit*’⁴ com a mesura auxiliar a l’hora d’arrestar els vaixells pirates, entenent-se com una excepció al principi general de llibertat de navegació per alta mar⁵.

D’altra banda, respecte a la jurisdicció, regia el principi que els vaixells només podien estar sota la jurisdicció de l’Estat del seu pavelló. Conseqüentment, la pràctica habitual dels pirates era no identificar-se amb una bandera concreta utilitzant la bandera amb la calavera⁶.

Fins a principis del segle XX, no es van centrar esforços per a regular la repressió de la pirateria internacionalment, partint d’un escenari en que no es seguia un mateix criteri a l’hora de definir i delimitar la pirateria⁷. Per aquest motiu, la repressió de la pirateria va orientar-se, en funció dels casos, o ve des d’una perspectiva internacional duent a terme el que es coneix com a repressió internacional o, d’altra banda, des d’una perspectiva més estatal, duent a terme la repressió per part de l’Estat implicat⁸. Aquesta situació va ser recollida en el pronunciament de la Cort Internacional de Justícia en el conegut cas “Lotus”⁹.

A causa de les diferències entre les múltiples definicions del delictes de pirateria, la seva definició va venir donada per la doctrina¹⁰, diferenciant entre els actes de

⁴ En català, persecució en calent.

⁵ REULAND, Robert C., “The Customary Right of Hot Pursuit Onto de High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention”, *Virgin Journal of International Law*, v.33, núm.557, p.558.

⁶ Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, *op. cit.*, p.2.

⁷ VARÓN MEJÍA, Antonio, “Análisis del crimen de piratería de derecho de gentes desde la perspectiva de la Jurisdicción Universal”, *Revista Diálogos de Saberes*, núm.30, (2009), pp.219-239, p.223.

⁸ *Ibid.*

⁹ Sentència núm.9, de la Cort Internacional de Justícia, de 7 de setembre de 1927, cas “Lotus”. Tal i com va manifestar el jutge Moore en la seva opinió dissident “(...) *piraterie du droit des gens, parce que le droit interne de plus de un état dénomme piraterie et punit comme telle de nombreux actes qui ne constituent pas la piraterie du droit de gens et pour lesquels, en conséquence, il n’existe pas de compétence universelle permettant une répression par tous les pays*”.

¹⁰ En aquest sentit, és necessari destacar les importants contribucions a la construcció de la definició de pirateria presenta a PELLA, Vespasien, “La piraterie”, *Recueil de Courses*, 15, (1926); FAUCHILLE, Paul, *Traité de Droit International public*, ed.8a, París, 1921-1926; i ORTOLAN, Theodore, *Règles internationales et diplomatie de la mer*, París, (1845).

pirateria reprimibles universalment i altres actes, semblants a la pirateria, però que no eren susceptibles de repressió. A causa d'això, a l'hora de sistematitzar el crim de pirateria, els Estats afectats per aquesta pràctica van optar per a la classificació següent: en primer lloc, ens trobem amb el delictes de pirateria de dret comú o universal; en segon lloc, la pirateria de caràcter polític i, en última instància, la pirateria internacional o interestatal¹¹.

Amb tot, no va ser fins l'any 1958 que es va regular per primera vegada una definició de pirateria. En concret, a l'art.15 de la Convenció de Ginebra sobre l'Alta Mar [en endavant, CAM]. Anys més tard, la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar [en endavant, CNUDM¹²], firmada a Montego Bay l'any 1982 també va entrar a definir el delictes de pirateria, reproduint el contingut de la Convenció de Ginebra. Per tant, la definició de l'article 101 CNUDM serà el punt de partida del nostre anàlisi, a partir del qual pretenem definir què s'entén per pirateria, examinant tots els elements que la conformen.

2.2 El delictes de pirateria: de la doctrina a la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar.

Anteriorment, hem apuntat la rellevant contribució de la doctrina a la delimitació de la definició de pirateria. La varietat de definicions entre la doctrina i la normativa vigent, idea que anteriorment ja hem introduït, explicita les dificultats per consensuar i establir una definició uniforme sobre la pirateria¹³. Com a antecedents, hem de destacar els treballs d'una subcomissió del Comitè d'experts per la codificació progressiva del Dret Internacional de la Societat de Nacions el 1926 que va determinar que *“la piratería consiste en navegar por los mares para fines personales y sin autorización de gobierno alguno con el objeto de practicar el*

¹¹ VARÓN MEJÍA, “Análisis del crimen de piratería (...)”, *op. cit.*, p.223.

¹² En anglès, coneguda com the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

¹³ IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando, “Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia”, *Revista CIDOB d'afers internacionals*, núm.99, (setembre de 2012), pp.160-162.

pillaje de propiedades o realizar actos de violencia contra personar”¹⁴. Posteriorment, la *Harvard Draft Convention* va elaborar una definició de pirateria¹⁵, que destacava com a elements fonamentals l’existència de violència o pillatge, la finalitat privada i que l’acte provingués d’un altre vaixell o nau pirata. I després d’aquests dos antecedents, ens trobem amb les definicions de l’art.15 CAM i l’article 101 CNUDM¹⁶.

La Convenció sobre el Dret del Mar situa la pirateria en el capítol VII referent a l’Alta Mar. En concret, l’art.101 proporciona una definició de pirateria.

“Artículo 101. Definición de Piratería. Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidas:*
 - i. Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*
 - ii. Contra un buque o una aeronave, personas, o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.*
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.*
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente”.*

¹⁴ DUBNER, Barry Hurt, *The law of International sea piracy*, The Hague: Martinus Nijhoff Publishers, (1980), p.179.

¹⁵ Vid. art.3 de la *Harvard Draft Convention* del 1932.

¹⁶ Per a veure més sobre la definició de pirateria de la CNUDM, vid. JESUS, Jose Luís, “Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea: legal aspects”, *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol.18, (2003), núm.3, p.375 i BROWNLIE, Ian, *Principles of Public Law*, ed.5a, Clarendon Press, Oxford, (1998), p.236.

Abans de realitzar un anàlisi en profunditat d'aquesta definició, considerem important destacar que la doctrina ha anat completant-la. En primer lloc, la pirateria es considera un “*crimen colectivo cometido por los miembros de una asociación delictiva*”¹⁷. En segon lloc, cal observar que “*la piratería universal o de derecho de gentes era realizada por particulares, mediante conductas de violencia, pillaje y hurto en alta mar, consideradas unánimemente por todas las naciones como moralmente reprimibles, ya que atentaban contra elementos esenciales de la existencia colectiva [...]*”¹⁸. I en tercer lloc, i en línia amb la CNUDM cal destacar la definició que formula Treves, segons la qual “*piracy consists of any illegal acts of violence or detention, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or aircrafts and directed... on the high seas against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircrafts*”¹⁹.

Com es pot comprovar, tant la definició de la CNUDM com els matisos posterior elaborats per la doctrina fan d'especial interès l'anàlisi d'una sèrie de conceptes. Així doncs, en els propers apartats estudiarem l'acte; la nau pirata, un dels elements essencials d'aquesta definició de pirateria; els subjectes i els diferents graus de participació i execució; i finalment, parlarem de la localització del delictes, element complex que comporta una sèrie de problemes a la pràctica.

2.2.1 L'acte. Figures afins a la pirateria.

Tal com hem destacat anteriorment, la definició que formula la CNUDM ens presenta una sèrie de conceptes que cal aprofundir. El primer d'ells és l'acte de pirateria.

Considerem que l'acte de pirateria és qualsevol acte il·legal de violència, com podria ser un homicidi, unes lesions, unes amenaces o unes coaccions; de detenció o de predació, com un robatori, extorsió, furt, danys, incendis o estralls al vaixell,

¹⁷ RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, “La represión del crimen internacional de piratería (...)”, *op. cit.*, p.3.

¹⁸ VARÓN MEJÍA, “Análisis del crimen de piratería (...)”, *op. cit.*, p.224.

¹⁹ TREVES, Tullio, “Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia”, *The European Journal of International Law*, v.20, núm.2, (2009), pp.399-414, p.401.

el carregament o els béns de bord. Per a materialitzar aquests fets no s'exigeix que els pirates utilitzin armes ni que tampoc les portin²⁰.

L'acte típic de la pirateria, a la pràctica, es pot confondre amb la figura dels corsaris, ja que ambdues consten dels mateixos actes però el factor subjectiu és diferent. Per una banda, les accions de corsari són aquelles accions que compten amb l'autorització d'un govern i que tenen com a objectiu perseguir una nau "enemiga"²¹. Dins d'aquest ordre d'idees, la comissió d'actes per part de corsaris o de "privateers" era típica en temps de guerra²². Per altra banda, els actes de pirateria no tenien en compte la nacionalitat de la seva víctima, sinó que els actes anaven dirigits contra qualsevol vaixell, sense comptar amb l'autorització de cap govern²³. Per tant, les diferències entre els actes corsaris i els delictes de pirateria, tot i que els elements materials siguin els mateixos, són que els primers només es donen en temps de guerra, tenen l'autorització del Govern del seu Estat i s'orienten cap a les naus enemigues. En canvi els actes de pirateria es perpetren sempre, tant en temps de guerra com en temps de pau, no gaudeixen del permís del Govern i recauen sobre qualsevol tipus de nau.

2.2.2 La nau pirata.

En dels elements essencials de la definició de pirateria és la participació en l'acte d'una nau pirata. És per això que s'exigeix que per a considerar un acte de pirateria s'han de trobar dos vaixells involucrats, ja que "*the piratical act being launched from one against the other*"²⁴. El fet de requerir la presència de dos vaixells exclou de la definició de pirateria algunes concepcions primitives de la mateixa, com podien ser aquells actes perpetrats per membres de la pròpia tripulació però que són perfectament subsumibles a la conducta tipificada de pirateria.²⁵

²⁰ RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, "La represión del crimen internacional de piratería (...)", *op. cit.*, p.3.

²¹ IBÁÑEZ GÓMEZ, "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima (...)", *op. cit.* p.160.

²² VARÓN MEJÍA, "Análisis del crimen de piratería (...)", *op. cit.*, p.226.

²³ *Ibid.*

²⁴ Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, *op. cit.*, p.3.

²⁵ *Ibid.*

Al ser un element essencial, hem de veure a què ens referim quan parlem de nau pirata. En primer lloc, la nau des de la qual es llença l'atac ha de ser una nau privada²⁶. Tanmateix, no sempre ho serà, ja que es pot donar el cas en que una nau d'un Estat sigui robada i posteriorment utilitzada per cometre actes de pirateria. En segon lloc, la CNUDM defineix el que s'entén per nau pirata, més concretament en l'article 103. Segons aquest, es consideraran naus pirates totes aquelles naus destinades a dur a terme els actes definits en l'article 101 del mateix text normatiu i totes aquelles naus que en un passat hagin servit per dur a terme actes de pirateria i que encara estiguin sota la direcció de pirates seran sempre considerades naus pirates²⁷. En conseqüència, susceptibles de detenció. A les naus privades se'ls hi afegeix el que estableix l'article 102 CNUDM: "*Se asimilarán a [...] los actos de piratería definidos en el artículo 101 los perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderada del buque o de la aeronave*". És per això, doncs, que una nau pirata pot ésser tant una nau privada, tal com la defineix l'art.103 CNUDM, com una nau de guerra o un vaixell d'Estat, sempre i quan es compleixin els requisits de l'art.102 CNUDM per considerar-ho com a tal.

Sobre el fet de considerar necessàriament la presència de dos vaixells en un acte de pirateria, hi ha diferències entre la doctrina i la normativa. Una part de la doctrina considera que tots aquells actes duts a terme per la tripulació del mateix vaixell no són actes de pirateria, ja que és necessària la presència de dos vaixells²⁸. Però la normativa és ben diferent, ja que en l'art.102 CNUDM considera també que seran actes de pirateria els perpetrats per la tripulació d'un vaixell, quan aquesta s'hagi amotinat i apoderat de la nau.

²⁶ Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, *op. cit.*, p.3.

²⁷ *Vid.* art.103 CNUDM.

²⁸ Sobre la doctrina que considera que es necessiten dos vaixells per a considerar un acte pirateria, veure JORGE URBINA, Julio, "La cooperación internacional en la prevención y control de los actos de piratería en el actual Derecho del Mar", en PUEYO LOSA, Jorge; JORGE URBINA, Julio (coord.), *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Iustel, Madrid (2009), pp.320-321.

En canvi, la nau víctima de l'acte de pirateria no cal que sigui una nau privada, entenent per tant que qualsevol nau, ja sigui propietat d'un particular com d'un Estat pot ésser víctima d'un acte de pirateria²⁹.

2.2.3 Els subjectes i els graus de participació.

Els subjectes actius són aquelles persones que realitzin els actes definits en l'article 101 CNUDM, que són els actes il·legals de detenció, violència i depredació, *“siempre que pertenezcan a la tripulación o pasajeros de un buque o aeronave privados”*³⁰. Alhora, el fet de considerar que una nau de guerra, una nau d'un Estat o una nau en la que la tripulació s'hagi amotinada també poden ser naus pirates; implica que seran considerats subjectes actius *“la dotación de un buque de guerra o la tripulación de una aeronave militar que se hayan amotinado y apoderada de nave para realizar tales acciones”* tal i com estableix l'art.102 CNUDM.

El tractament realitzat per la normativa presenta diferències respecte l'enfocament que en fa la doctrina. Mentre que la normativa estableix que també seran considerats actes de pirateria els actes duts a terme per la tripulació del mateix vaixell, la doctrina considera que en aquells vaixells en els quals hi ha hagut un motí o els passatgers i/o la tripulació han actuat contra de la propietat a bord, com que necessàriament ha de concórrer un vaixell pirata (sigui públic o privat), els actes d'amotinament, de violència contra la propietat a bord queden exclosos de la noció de pirateria actual³¹.

Es considerarà subjecte passiu qualsevol vaixell o aeronau que pateixi actes de pirateria, així com totes les persones i tots els béns que es trobin a bord de la nau o de l'aeronau en el moment de la comissió del delict, tant en Alta Mar, inclosa la Zona Econòmica Exclusiva [en endavant, ZEE] com en una zona no sotmesa a la jurisdicció de cap Estat³².

²⁹ Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, *op. cit.*, p.3.

³⁰ RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, “La represión del crimen internacional de piratería (...)”, *op. cit.*, p.3.

³¹ JORGE URBINA, “La cooperación internacional en la prevención (...)”, *op. cit.*, pp.320-321.

³² RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, “La represión del crimen internacional de piratería (...)”, *op. cit.*, p.3.

La CNUDM regula els graus de participació i d'execució a l'art.101, establint diferències entre les diferents persones que executen els actes de pirateria.

En primer lloc, segons l'apartat b), serà castigat com a pirateria qualsevol acte de participació voluntària en la utilització d'una nau per a actes de pirateria, sempre que aquesta persona tingui plens coneixements que el que està fent amb el vaixell és pirateria. D'aquest manera es pretén incriminar el que, en termes penals, s'entén com a autoria, cooperació necessària o contribució voluntària a un crim comès amb un interès comú per un col·lectiu³³. Aquesta concepció és concordant amb el que estipula l'art.25.3 apartat d) de l'Estatut de la Cort Penal Internacional [en endavant, CPI]³⁴ respecte els graus d'autoria i participació³⁵.

En quant a l'apartat c) de l'article 101 CNUDM, es castigarà també aquella persona que inciti a dur a terme els actes de pirateria de l'art.101 CNUDM. També es castigarà com a pirateria tot aquell acte d'incitació. Hem d'entendre que la incitació *“es punible como acto preparatorio del delito, pero constituye una forma de autoría por inducción si a la incitación hubiese seguido la perpetración del delito”*³⁶. Per tant, doncs, podem arribar a la conclusió que també es responsable penal la persona que inciti a la comissió del delict. Convé fer un matís, i és que si existeix incitació i es perpetra el delict haurem de parlar d'autoria per inducció.

³³ RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, “La represión del crimen internacional de piratería (...)”, *op. cit.*, p.3.

³⁴ Estatut de la Cort Penal Internacional, adoptat el dia 17 de juliol de 1998. L'article 25 apartat 3 d). prescriu: “De conformidad con el presente Estatuto, será penalmente responsable y podrá ser penado por la comisión de un crimen de la competencia de la Corte quien: [...] d). Contribuya de algún modo en la comisión o tentativa de comisión del crimen por un grupo de personas que tengan una finalidad común. La contribución deberá ser intencional y se hará: i). Con el propósito de llevar a cabo la actividad o propósito delictivo del grupo, cuando una u otro entrañe la comisión de un crimen de la competencia de la Corte; o ii) A sabiendas de que el grupo tiene la intención de cometer el crimen.

³⁵ Malgrat que, com veurem més endavant, la CPI no té jurisdicció en els actes de pirateria, el seu Estatut ofereix una definició de cooperador necessari que compta amb la doctrina majoritària i inspira la pràctica internacional. En aquest sentit, veure SATZGER, Helmut, *International and European Criminal Law*, Nomos Verlagsgesellschaft, (2012); BASSIOUNI, Mahmoud Cherif, *International Criminal Law*, v.3, Martinus Nijhoff Publishers, (2008); AKEHURST, Michael Barton, *Introducción al derecho internacional*, Alianza, (1992) i BROWNLIE, Ian, *Principles of public international law*, ed.6., Oxford Univ. Press, (2003).

³⁶ RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, “La represión del crimen internacional de piratería (...)”, *op. cit.*, p.4.

Finalment, cal destacar que el fet de facilitar de manera intencionada la pirateria amb actes de cooperació no necessària comporta la complicitat³⁷.

En conclusió, la repressió del delictes de pirateria implicarà la possibilitat de persecució tant dels autors materials com dels cooperadors necessaris, els coautors, els inductors, els autors per inducció, els contribuents voluntaris i els cooperadors no necessaris.

2.2.4 L'element subjectiu: l'ànim de lucre.

Un dels elements delimitadors dels actes de pirateria respecte altres pràctiques semblants és que els actes de violència, detenció i depredació (actes de pirateria) han de tenir sempre uns fins privats, un ànim de lucre particular³⁸.

El fet de que existeixi aquest requisit ens permet afirmar que el delictes de pirateria és un delictes dolós. Aquest dol ha de ser un dol intencional, hi ha d'haver-hi una intenció concreta (l'ànim de lucre personal, els fins privats...). Aquest dol concret, permet diferenciar la pirateria “*de otros actos intencionales de violencia, detención o depredación sin este fin de lucro personal o latrocinio*”³⁹. Si en un acte de violència, detenció o depredació, sota les circumstàncies que defineixen el delictes, hi ha intenció de lucre personal, aquest tindrà la categoria de delictes de pirateria. En canvi, si aquest es produeix amb fins polítics o durant un conflicte bèl·lic, seran considerats crims de guerra. En conclusió, doncs, com que és necessari el dol, no s'admet la comissió d'aquest delictes per imprudència.

³⁷ RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, “La represión del crimen internacional de piratería (...)”, *op. cit.*, p.4.

³⁸ Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, *op. cit.*, p.3: “*It is also noted that de convention definition requires that the motive os the attack be for private ends (art.15 UN Convention on the Law of the Sea), eg for robbery, and not for political ends*”.

³⁹ RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, “La represión del crimen internacional de piratería (...)”, *op. cit.*, p.4.

2.3 El lloc de comissió, element clau per a la pirateria. Diferents interpretacions de la CNUDM.

El principal problema que ens podem trobar a l'hora de parlar de la pirateria és el lloc de comissió de l'acte. En aquest ordre d'idees, una mateixa acció pot considerar-se com a pirateria o no, en funció de com s'interpreti jurídicament la seva localització⁴⁰.

L'article 101 CNUDM no té en compte delictes propis de la pirateria costanera, ja que entén que els Estats riberencs disposen dels mitjans per a reprimir-los⁴¹. És per aquest motiu que, segons la CNUDM, els actes de pirateria són els que es produeixen a Alta Mar.

Al 2008, però, el Consell de Seguretat es va veure obligat a pronunciar-se davant l'auge de la pirateria a les costes de Somàlia, diferenciant entre actes de pirateria, els que es donen a Alta Mar, i els actes de robatori a mà armada, que es donen dins les aigües territorials d'un Estat. Després de les Resolucions del 2008 del Consell de Seguretat, la Organització Marítima Internacional [en endavant, OMI] va emetre la Resolució A.1025 (26), *Codi de pràctiques per a la investigació de delictes de pirateria i robatoris a mà armada contra vaixells*, en la qual també es diferencia entre la pirateria i el robatori a mà armada⁴². Així doncs, els actes de violència contra vaixells o persones i béns a bord d'aquells que es donin en aigües interiors i en el mar territorial d'un Estat no tindran la consideració de pirateria⁴³. Amb això s'afegeix la idea de que si un acte de violència, detenció i depredació amb fins personals es duu a terme en alta mar tindrà la consideració de pirateria, tal i com predica l'art.101 CNUDM i tot aquell acte de violència, depredació i detenció

⁴⁰ RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, "La represión del crimen internacional de piratería (...)", *op. cit.*, p.4.

⁴¹ IBÁÑEZ GÓMEZ, "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima (...)", *op. cit.*, p.161.

⁴² *Vid.* Resolució A.1025 (26). Determina que el robatori a mà armada és "1. Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de este, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado. 2. Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente", en concordança amb la Resolució A.922 (22) de 29 de Novembre de 2001.

⁴³ IBÁÑEZ GÓMEZ, "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima (...)", *op. cit.*, p.163.

també amb fins personals però dut a terme en aigües on els Estats tenen sobirania tindran la consideració de robatori a mà armada⁴⁴.

Tanmateix, la qualificació dels actes constitutius de delictes variarà en funció de la interpretació que es faci respecte el lloc de comissió. D'una banda, de la interpretació literal del contingut de la normativa, s'entén que els actes de pirateria seran els únics perpetrats més enllà de les 200 milles nàutiques, on acaba la ZEE i comença l'Alta Mar.

Ara bé, d'altra banda dels arts.2, 33 i 55 CNUDM es desprèn que l'Estat riberenc té sobirania plena en aigües interiors (AI) i en el mar territorial (MT), però en la Zona Contigua (ZC) i a la ZEE l'Estat riberenc només té sobirania limitada a l'explotació, conservació i exploració dels recursos naturals⁴⁵. La CNUDM configura la ZEE com una institució de naturalesa autònoma i estableix que serà el Capítol V de la CNUDM la que regirà el seu contingut específic⁴⁶. Més concretament, i pel que fa a la pirateria, l'article 58 CNUDM predica, en el seu apartat 2, que tot allò recollit entre l'art.88 i 115 s'aplicarà a la ZEE. I, efectivament, entre aquests preceptes ens trobem amb tot allò que es refereix a l'acte de pirateria. Per tant, doncs, podem afirmar que tindran la consideració de pirateria tots aquells actes de violència, depredació i detenció amb fins personals perpetrats a la ZEE i a l'Alta Mar.

Finalment, veiem doncs que en funció de la interpretació que es faci del contingut de la CNUDM, els actes de pirateria podran ser perseguits tant en Alta Mar com en la ZEE. Però, si optem per la interpretació literal de la CNUDM, només són actes de pirateria aquells comesos a Alta Mar. Alhora, aquells actes que no puguin ser considerats com a pirateria podran ser perseguits com a robatori a mà armada, seguint el que han apuntat el Consell de Seguretat de la ONU, la OMI i la doctrina majoritària⁴⁷. D'aquesta manera, serà pirateria tots aquells actes comesos en alta

⁴⁴ Veure, en aquest sentit TREVES, "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force (...)", *op. cit.*, p.402: "These Resolutions, however, always mention 'armed robbery' together with piracy. Armed robbery is not defined.

⁴⁵ RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, "La represión del crimen internacional de piratería (...)", *op. cit.*, p.2.

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ Veure en aquest sentit MOMTAZ, Djamchid, "La haute mer" a DUPUY, René-Jean; VIGNES, Daniel, *Traité du Nouveau Droit de la Mer*", Paris, (1985) i SOBRINO HEREDIA, José María, "La

mar i la zona econòmica exclusiva dels Estats riberencs. D'aquesta manera, s'exclouen les aigües interiors dels Estats riberencs, el mar territorial, les aigües arxipelàgiques, la zona contigua i l'espai aeri sobre el mar territorial.

3. LA REPRESSIÓ DE LA PIRATERIA.

Un cop feta una delimitació dels elements del delictes de pirateria, en el següent apartat analitzarem les diferents formes de repressió d'aquest delictes.

Com hem apuntat amb anterioritat, la regulació internacional del delictes de pirateria estableix un marc de referència que finalment, i pel que fa a la repressió, remet als Ordenaments Jurídics interns dels diferents Estats afectats per aquest fenomen. D'aquest fet se'n deriva un escenari relativament complex degut a la multiplicitat d'eines i solucions a l'hora de perseguir la pirateria i que, a més a més, per a determinats casos com el de Somàlia, impliquen una intervenció de la comunitat internacional. És per tot lo anterior que en els propers apartats d'aquest treball analitzarem el caràcter consuetudinari i el marc legal que estableix la CNUDM per a la repressió de la pirateria. Finalment, analitzarem l'afectació de la sobirania dels Estats riberencs que pot comportar la repressió de la pirateria, centrant-nos en el cas concret de Somàlia.

3.1 El caràcter consuetudinari de la repressió del delictes de pirateria.

Segons l'article 92 CNUDM.

“Los buques navegaran bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados

piratería marítima; un crimen internacional y un galimatías nacional”, *Revista electrónica de estudios internacionales*, (2009).

internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado [...]”.

En principi, i com a norma general, els vaixells que naveguen per Alta Mar només han de respondre davant les autoritats de l'Estat del seu pavelló, excloent i prohibint qualsevol intervenció de vaixells d'altres Estats. Per tant, una interpretació literal de l'art.92 CNUDM comporta que l'única manera de reprimir la pirateria és que el delicte que es produeixi en aigües sota la jurisdicció d'un Estat sigui perseguida per l'Estat sobirà en aquelles aigües. O bé, si els actes es perpetuen en aigües en les que cap Estat té jurisdicció, la repressió la dugui a terme l'Estat del pavelló del vaixell pirata.

El règim, però, de la repressió de la pirateria en Alta Mar, és un règim ben diferenciat i constitueix una excepció a la norma general⁴⁸. Segons l'art.105 CNUDM, l'apresament dels vaixells pirates, l'enjudiciament dels subjectes i la imposició de penes correspon a l'Estat que els ha capturat. De fet, qualsevol Estat podrà apresar, sempre en Alta Mar o en un espai on cap Estat tingui d'entrada la jurisdicció exclusiva, un vaixell o una nau pirata o qualsevol vaixell capturat com a conseqüència d'actes de pirateria i que estigui en possessió dels pirates. A més, aquest Estat captador podrà detenir, apoderar-se dels béns que es trobin a bord i els seus Tribunals podran decidir les penes que s'han d'imposar i les mesures que s'hauran de tenir en compte respecte els béns i els vaixells o aeronaus⁴⁹. La CNUDM, doncs, ens remet a la jurisdicció de cada Estat a l'hora de reprimir la pirateria, ja que autoritza als Estats que han capturat a una nau pirata o a un vaixell capturat per pirates a apresar-los, detenir-los, enjudiciar-los i aplicar les penes que considerin, entrant en joc els Ordenaments Jurídics (OJ) dels Estats, fent que no hi hagi, en cap cas, uniformitat a l'hora de reprimir la pirateria, ja que els instruments previstos pels OJ estatals presenten diferències. En aquest sentit, part de la doctrina ha defensat que existeix una jurisdicció universal dels Tribunals de l'Estat

⁴⁸ Veure, en aquest sentit, REULAND, Robert C., “Interference with non-national ships on the high seas: peacetime exceptions to the exclusivity rule of flag-state jurisdiction”, *Vanderbilt Journal of International Law*, ed.22, (1989), pp.1161-1229 i BARDIN, Anne, “Coastal State’s jurisdiction over foreign vessels”, *Pace International Law Review*, ed.14, (2002), pp.27-45.

⁴⁹ *Vid.* art.105 CNUDM.

capturador, plenament justificada pel dret internacional⁵⁰. Dit en altres paraules, la pràctica internacional i la normativa internacional justifiquen l'exercici de jurisdicció de l'Estat que captura una nau pirata. La jurisdicció per apresar, detenir, enjudiciar i condemnar als pirates la té l'Estat que efectivament apresa i deté al vaixell o la nau pirata, sempre que aquest Estat pugui exercir la seva jurisdicció fora del seu territori nacional, en virtut del principi d'extraterritorialitat⁵¹.

Així doncs els vaixells d'altres Estats podran reprimir la pirateria sempre i quan aquesta es produeixi en Alta Mar o fora de la jurisdicció d'un Estat riberenc. Això constitueix, tal com hem dit anteriorment, una excepció a la norma general que regeix el règim jurídic de l'Alta Mar. I en el cas que els actes de pirateria es cometin dins d'aigües sotmeses a jurisdicció d'algun Estat riberenc, serà aquest l'encarregat de dur a terme l'apresament i l'enjudiciament dels pirates. Tanmateix, aquest marc regulador es completa amb algunes figures, com el "*Hot Pursuit*", i la possibilitat d'intervenir en la jurisdicció dels Estats mitjançant Resolucions de les Nacions Unides.

3.2 La captura, l'apresament i l'enjudiciament de les naus pirates.

El deure de cooperació en la repressió de la pirateria dirigit a tots els Estats està consagrat a l'article 100 CNUDM. Aquest deure obliga a tots els Estats, encara que no siguin riberencs o no hi tinguin cap interès concret, a cooperar en la mesura del possible en la repressió de la pirateria. En l'exercici d'aquesta obligació, els Estats podran procedir a la captura, l'apresament de les naus pirates i l'enjudiciament dels seus tripulants. Conseqüentment en el següent apartat analitzarem, a partir del contingut de la CNUDM, els instruments que disposen els Estats per tal de reprimir la pirateria que es comet en Alta Mar o en zones que no estan sotmeses a la

⁵⁰ TREVES, "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force (...)", *op. cit.*, p.402: "*In other words, the universal jurisdiction of the seizing state's court is supported by international law*".

⁵¹ Sobre l'exercici de la jurisdicció dels Estats, veure DICKINSON, Edwin D., "Jurisdiction following seizure or arrest in violation of international law", *American Journal of International Law*, (1934), pp.231-245; GAVOUNELI, Maria, *Functional jurisdiction in the law of the sea*, Martinus Nijhoff Publishers, (2007); IRELAND-PIPER, Danielle, "Prosecution of extraterritorial criminal conduct and the abuse of Rights Doctrine", *Utrecht Law Review*, (2013), pp.68-89 i SATZGER, *International and European (...), op. cit.*

jurisdicció de cap Estat. Centrant-nos, en especial, en delimitar les figures de l'apresament i la captura; així com l'enjudiciament dels pirates per part de l'Estat que exerceix la seva jurisdicció.

Com hem dit amb anterioritat, l'art.105 CNUDM permet que una nau d'un altre Estat al del pavelló de la nau pirata apresi la nau i detingui als presumptes pirates. En efecte, l'article 107 CNUDM autoritza als vaixells de guerra, aeronaus militars o altres vaixells o aeronaus identificables clarament com a vaixells o aeronaus al servei d'un govern i els quals estiguin autoritzats a perseguir la pirateria a apresar i capturar altres vaixells o naus en altra mar o aigües que no son jurisdicció de cap Estat per causa de pirateria. En aquest punt, la doctrina es divideix en dos sectors. Un sector de la doctrina considera que efectivament l'apresament i la captura per causa de pirateria d'una aeronau o d'un vaixell només o poden fer els vaixells de guerra o els vaixells al servei d'un Estat clarament identificats i destinats a aquest apresament⁵². Però per altra banda ens trobem amb un sector de la doctrina que defensa que aquesta detenció i apresament el poden dur a terme vaixells de companyies militars o de seguretat privades contractades per un govern⁵³.

L'apresament i la captura tenen com a conseqüència la detenció de les persones que es trobin a bord de la nau pirata i l'adquisició dels béns que es trobin a bord⁵⁴, però cal tenir en compte que aquestes accions s'han de realitzar de manera fonamentada. Així, l'art.106 CNUDM estableix que, quan s'hagi apresat un vaixell per sospites insuficients de pirateria, l'Estat que hagi apresat serà responsable pels danys i perjudicis causats davant de l'Estat del pavelló de la nau apresada. L'establiment d'aquest règim de responsabilitat és llegit per la doctrina com que l'Estat no només podrà reprimir la pirateria quan els pirates hagin estat sorpresos cometent un delict

⁵² En aquest sentit, *vid.* RODRÍGUEZ, Alicia, "El delito de Piratería", *Anuario de derecho Penal y Ciencias Penales*, vol. L, (1997), pàg. 231.

⁵³ En aquest sentit, *vid.* JORGE URBINA, "La cooperación internacional en la prevención (...)", *op. cit.*

⁵⁴ OEHLING DE LOS REYES, Alberto, "Los derechos del detenido en caso de apresamiento del buque pirata en alta mar", *Revista General de Marina*, (marzo de 2009), pp.251-259.

flagrant, sinó que també quan existeixin proves fefaents de la comissió d'un delict de pirateria⁵⁵.

Per tal d'evitar apresaments no fonamentats, l'art.110 CNUDM reconeix el dret de visita d'un vaixell de guerra a Alta Mar sobre un altre nau estrangera que no gaudeixi de total immunitat⁵⁶, sempre i quan existeixin motius suficients per sospitar que es dedica a la pirateria. En altres paraules, un vaixell de guerra a Alta Mar podrà exercir el dret a visita quan tingui sospites de que un altre ha comès algun acte de pirateria, sempre i quan no sigui un altre vaixell de guerra d'un altre Estat o un vaixell que duu a terme una funció oficial d'un altre Estat.

Respecte l'enjudiciament, l'article 105 CNUDM estableix que els Tribunals de l'Estat que l'hagin dut a terme hauran de decidir les penes que s'hauran d'imposar i les mesures a aplicar respecte els vaixells i els béns, sense que aquestes afectin els drets de tercers de bona fe.

Així doncs, podem considerar que és l'Estat que ha dut a terme l'apresament i la detenció el titular de la competència per enjudiciar, que segons la doctrina implica l'exercici d'una jurisdicció universal fonamentada en la manca del criteri de territorialitat⁵⁷. L'art.105 CNUDM estableix que l'exercici de la jurisdicció per part dels Estats que han dut a terme l'apresament és una cosa voluntària, en contraposició a l'obligació de cooperar en la repressió de la pirateria que confereix l'article 100 CNUDM entre Estats. Tanmateix, aquesta jurisdicció no és exclusiva de l'Estat que ha dut a terme l'apresament⁵⁸. D'aquesta manera s'intenta posar fi a

⁵⁵ VILLASANTE y PRIETO, José Luís, "Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional de Piratería", a CASTILLEJO MANZANARES, Raquel (coord.), *La Persecución de los actos de piratería en las costas Somalíes*, Ed. Tirant lo Blanch, Valencia, (2011), pp.113-143, p.123.

⁵⁶ Les immunitats que poden gaudir els vaixells es troben regulades en l'art.95 i 96 CNUDM. Segons l'art.95, els vaixells de guerra que es trobin en alta mar gaudeixen d'immunitat de jurisdicció respecte de qualsevol Estat que no sigui el del seu pavelló. I l'art.96 CNUDM estableix que també gaudiran d'immunitat els vaixells o naus pertanyents o també explotades per un Estat quan duguin a terme únicament un servei oficial no comercial sempre que es trobin en Alta Mar. Veure, en aquest sentit, KLEIN, Natalie, *Maritime security and the law of the sea*, Oxford Monographs in International Law, (2011).

⁵⁷ VILLASANTE y PRIETO, "Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional (...)", *op. cit.*, p.124.

⁵⁸ TREVES, "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force (...)", *op. cit.*, p.402.

la impunitat amb la que poden actuar els pirates i promoure una persecució universal⁵⁹.

3.3 L'exercici de la jurisdicció dels Estats riberecs afectats per la pirateria.

La concurrència de determinades circumstàncies permet que es dugui a terme l'apresament d'un vaixell o nau pirata en aigües que són jurisdicció d'un altre Estat. Aquestes activitats de detenció poden comportar una afectació de la sobirania dels Estats riberecs, ja que tal com hem vist anteriorment, totes les àrees del mar que no formen part de l'Alta Mar estan sotmeses a la seva jurisdicció.

Tanmateix, tant la normativa com la pràctica internacional estableixen situacions en les que pot estar en entredit o resultar afectada la sobirania dels Estats riberecs. Aquests són els casos, per exemple, del *Hot Pursuit* regulat en l'article 111 CNUDM; o de les Resolucions, entre d'altres, 1816 (2008), 1846 (2008) i 1851 (2008) del Consell de Seguretat de les Nacions Unides pel cas concret de Somàlia.

3.3.1 El Hot Pursuit.

La institució del *Hot Pursuit*⁶⁰ és una excepció a la norma general de submissió exclusiva a la jurisdicció de l'Estat del pavelló en Alta Mar i afecta de manera directa al principi de lliure navegació⁶¹. Actualment es troba regulada en l'article 111 CNUDM⁶². A grans trets, podem considerar que en virtut d'aquesta institució es permet perseguir un vaixell que ha infringit les normes d'un Estat riberec en aigües de la seva jurisdicció fins a alta mar⁶³.

El principi de submissió exclusiva a la jurisdicció de l'Estat del pavelló a Alta Mar és un dels pilars del dret del mar i només es pot vulnerar quan es donin

⁵⁹ VILLASANTE y PRIETO, "Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional (...)", *op. cit.*, p.50.

⁶⁰ En català, persecució en calent.

⁶¹ Veure, en aquest sentit, SISCO, Eric Allan, "Hot pursuit from contiguous fisheries zone: an assault on the freedom of the high seas", *San Diego Law Review*, (1977), pp.658-660.

⁶² *Vid.* art. 111 CNUDM 1982.

⁶³ REULAND, "The Customary Right of Hot Pursuit Onto de High Seas (...)", *op. cit.*, p.557.

circumstàncies extraordinàries, tal com és la pirateria segons la CNUDM⁶⁴. La pràctica internacional i les opinions doctrinals respecte el *Hot Pursuit* consideren que, tot i constituir una vulneració al principi d'exclusivitat de jurisdicció, serveix per mantenir l'ordre a l'Alta Mar⁶⁵. El *Hot Pursuit* dóna legitimitat i poder als Estats riberencs a aplicar la seva normativa a un vaixell no nacional d'aquell Estat i el qual ha anat cap a Alta Mar per evitar, precisament, que se li apliqui la normativa d'aquell Estat⁶⁶.

Pel que fa als vaixells que poden participar en una persecució en calent, cal remetre's a l'apartat cinquè de l'article 111 CNUDM. Aquest precepte estableix que poden dur a terme la persecució en calent dos tipus de vaixells, mantenint la distinció que ja es feia a la CAM, diferenciant entre les naus de guerra ("*military craft*") i altres vaixells especialment autoritzats i suficientment identificats per a dur a terme la persecució en calent.

Per tal de definir què s'entén per nau de guerra, ens hem de basar en la definició que formulen tant la CAM i la CNUDM. Segons la CAM, hem d'entendre per vaixell de guerra tota aquella embarcació que pertany a les forces navals d'un Estat⁶⁷. Aquesta embarcació ha de portar suficients identificadors del seu Estat i ha d'estar comandada per un oficial, el nom del qual ha d'aparèixer en un registre oficial. A més a més, l'embarcació ha de tenir una tripulació que obeeixi a la disciplina de la Marina⁶⁸. La CNUDM complementa la definició de la CAM afegint que el vaixell de guerra ha de pertànyer a les forces de l'Estat⁶⁹, a diferència del que establia la CAM. La doctrina considera que, per analogia, també hem de considerar un "*warship*" les aeronaus militars que pertanyen a les forces armades

⁶⁴ REULAND, "The Customary Right of Hot Pursuit Onto de High Seas (...)", *op. cit.*, p.558.

⁶⁵ REULAND, "Interference with non-national ships (...)", *op. cit.*, p.1189.

⁶⁶ REULAND, "The Customary Right of Hot Pursuit Onto de High Seas (...)", *op. cit.*, p.557.

⁶⁷ M. POULANTZAS, Nicholas, "The right of hot pursuit specially under the Geneva Convention on the High Sea", *Revue Hellénique de Droit International*, 14 (1961), pp.198-224.

⁶⁸ Convenció per l'Alta Mar de 1958 (en anglès, HSC), art.8 apartat segon defineix el "*warship*" com: "A ship belonging to the naval forces of a State and bearing the external marks distinguishing warships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government and whose name appears in the Naval List, and manned by a crew who are under regular naval discipline".

⁶⁹ Vid. art.29 CNUDM.

d'un Estat, identificables com a tal i sotmeses al comandament dels oficials pertinents⁷⁰.

Tant la CAM⁷¹ com la CNUDM⁷², reconeixen la possibilitat de que altres naus siguin destinades a la persecució de les naus pirates. Es tracta d'una segona categoria de vaixells autoritzats a dur a terme la persecució són un conjunt d'embarcacions que estan al servei de les autoritats, però que a diferència dels "warships", els altres vaixells han d'estar suficientment identificats⁷³ i han de gaudir d'una autorització expressa per a poder dur a terme les persecucions en calent⁷⁴.

Malgrat tot, la doctrina considera que els vaixells que poden desenvolupar la persecució en calent no són tots els vaixells de la flota d'un Estat, sinó que aquesta activitat està limitada a un determinat tipus de vaixells, els quals tenen una connexió especial amb l'autoritat de l'Estat⁷⁵.

En quant als vaixells que poden ser perseguits, tal com hem vist anteriorment, els vaixells de guerra segons la CNUDM i els vaixells no comercials al servei d'un Estat gaudeixen d'immunitat de jurisdicció en Alta Mar. Tanmateix, ambdós tipus de vaixells estan obligats a respectar les normes que regeixen l'Estat riberenc. En el cas que hi hagi alguna violació, l'Estat del pavelló ha de respondre davant les autoritats de l'Estat riberenc⁷⁶. La resta de vaixells, *sensu contrario*, poden ser objecte de persecucions en calent.

Els motius pels quals es pot iniciar una persecució en calent no estan establerts de forma explícita ni per la CNUDM ni la CAM. Simplement anuncien que un Estat

⁷⁰ REULAND, "The Customary Right of Hot Pursuit Onto de High Seas (...)", *op. cit.*, p.563.

⁷¹ *Vid.* art.23.4 CAM.

⁷² *Vid.* art.111.5 CNUDM 1982.

⁷³ REULAND, "The Customary Right of Hot Pursuit Onto de High Seas (...)", *op. cit.*, p.563.

⁷⁴ Per a més informació sobre les opinions doctrinals respecte les autoritzacions per dur a terme persecucions en calent, veure; M POLUANTZAS, "The Right of Hot Pursuit (...)", *op. cit.*, p.187-191; McDOUGAL, Myres Smith; BURKE, William Thomas, "The Public Order of the Oceans" Martinus Nijhoff Publishers, (1962).

⁷⁵ REULAND, "The Customary Right of Hot Pursuit Onto de High Seas (...)", *op. cit.*, p.559.

⁷⁶ *Ibid.*, p.565.

tindrà el dret a la persecució en calent contra un altre vaixell sobre el qual recaigui una sospita de que hagi violat les lleis i la regulació d'aquest Estat⁷⁷.

Per tant, un dels elements essencials per a legitimar l'acció del *hot pursuit* és que hi hagi una sospita o una raó suficient per tal de considerar que el vaixell en qüestió ha violat les lleis i l'ordenament intern de l'Estat. Segons la doctrina, cap de les dues Convencions entra a definir ben bé el concepte sospites, deixant un alt marge d'apreciació a l'Estat que exerceix el dret a perseguir⁷⁸.

Finalment, un dels elements a tenir en compte i alhora també un dels més importants és saber on comença i on acaba una persecució en calent. Segons la CNUDM, la persecució en calent ha de començar en les aigües interiors, les aigües arxipelàgiques, el mar territorial o la zona contigua de l'Estat riberenc que iniciï la persecució ("*pursuing State*"). En aquest punt convé recordar que a la ZC els Estats riberencs només tenen sobirania en temes comercials, fiscals, sanitaris i d'immigració⁷⁹. És per això que les violacions en aquesta zona només podran recaure sobre normativa referida a aquests temes, mentre que en el cas de la ZEE, les competències de l'Estat estaran limitades a l'explotació, exploració, conservació i ús dels recursos naturals⁸⁰. En conseqüència, les violacions en aquestes zones només podran recaure sobre les normatives relacionades amb les competències que hi tingui l'Estat riberenc.

Pel que fa a la finalització de la persecució en calent, l'art.111 CNUDM estableix, com a norma general, que aquesta cessarà quan el vaixell perseguit entri en el mar territorial de l'Estat del seu pavelló o en el d'un tercer Estat. Per tant, un Estat no pot perseguir a un vaixell dins les aigües territorials d'un altre Estat. En el cas que ho fes, estaria vulnerant el dret internacional. Cal, però, tenir en compte que les aigües territorials no inclouen ni la ZEE ni la ZC, de manera que aquestes zones

⁷⁷ Vid. art.23.1 CAM i vid. art.111 CNUDM.

⁷⁸ REULAND, "The Customary Right of Hot Pursuit Onto de High Seas (...)", *op. cit.*, p.569.

⁷⁹ Vid. art.33 de la CNUDM de 1982.

⁸⁰ REULAND, "The Customary Right of Hot Pursuit Onto de High Seas (...)", *op. cit.*, pp.573-576.

són considerades, a efectes del *hot pursuit*, sota el mateix règim que l'Alta Mar. Per tant, un Estat podrà perseguir un vaixell també per la ZEE i la ZC d'un altre Estat⁸¹.

3.3.2 *El cas concret de la repressió de la pirateria a les costes de Somàlia.*

Un dels casos més excepcionals d'afectació de la sobirania de l'Estat riberenc és la situació en que es troba actualment Somàlia. Des del 2000, Somàlia ha concentrat la majoria de l'activitat pirata a les seves costes. Grups terroristes han aprofitat la falta de govern i de lideratge del país i les constants lluites armades que es produeixen entre la societat somali, per captar un nombre ingent de persones de la zona. Actualment, aquest nombre creixent de persones que es dedica a la pirateria representa un problema i una amenaça seriosa per la navegació entre el Canal de Suez i a través del Golf d'Aden, especialment la zona que queda més a la vora del Corn de l'Àfrica i de la Península aràbiga⁸².

Aquesta situació d'amenaça a nivell mundial ha comportat que el Consell de Seguretat de les Nacions Unides hagi estudiat i, de fet, continua estudiant mesures per tal de reprimir l'activitat pirata en aquella zona. El Consell de Seguretat considera l'activitat pirata a les costes de Somàlia com una amenaça a la pau i a la seguretat internacionals. Per aquest motiu, el Consell de Seguretat ha aprovat diverses Resolucions amb l'objectiu de reprimir de manera més efectiva l'activitat pirata a les costes de Somàlia. En aquest treball, per ser les que estableixen el marc d'actuació a seguir per abordar aquest fenomen, ens centrarem en la Resolució 1816 (2008) aprovada pel Consell de Seguretat en la seva 5902a sessió, celebrada el 2 de juny de 2008; la Resolució 1846 (2008) aprovada pel Consell de Seguretat en la seva 6026a sessió, celebrada el 2 de desembre de 2008 i la Resolució 1851 (2008),

⁸¹ REULAND, "The Customary Right of Hot Pursuit Onto de High Seas (...)", *op. cit.*, p.577. Prescriu: "Accordingly, a state is not barred from pursuing a non-national vessel into the exclusive economic zone or even the contiguous zone of another state. Such zones are deemed high seas for the purposes of hot pursuit".

⁸² Per un anàlisi detallat de la situació de la pirateria a la zona, veure, IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando; ESTEBAN, Miguel Angel, "Análisis de los ataques piratas somalíes en el océano índico (2005-2011): Evolución y modus operandi", *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégico*, núm.1, (2013), pp.10-36 i, ARETAGA, Félix, "La lucha contra la piratería en Somalia: el problema persiste a pesar del esfuerzo militar", *Real Instituto Elcano – ARI*, (2011).

aprovada pel Consell de Seguretat en la seva 6046a sessió celebrada el 16 de desembre de 2008.

Les Resolucions del Consell de Seguretat han estat l'eina principal per tal de reduir al mínim els efectes del creixent nombre d'atacs pirates a les costes de Somàlia⁸³. El Consell de Seguretat ha optat per no definir el concepte de pirateria i prendre com a punt de referència la definició de la CNUDM. Alhora, incorpora, en les seves Resolucions, el concepte de robatori a mà armada proporcionat per la OMI⁸⁴. D'aquesta manera, el Consell de Seguretat amplia la legitimitat per reprimir tots aquells actes que d'alguna manera estan connectats amb la pirateria, fins i tot també els actes preparatoris.

El Consell de Seguretat supera les limitacions establertes per la CNUDM, ja que a partir de la Resolució 1816 s'autoritza a determinats Estats a entrar en aigües territorials de Somàlia amb el propòsit de perseguir i de reprimir els actes de pirateria i de robatoris a mà armada i a utilitzar, fins i tot en aigües territorials, totes les accions permeses en l'Alta Mar per tal de reprimir la pirateria. Aquestes previsions permeten perseguir els actes de pirateria fins i tot en els aigües territorials de les costes de Somàlia, doncs, moltes vegades els atacs de pirateria es perpetraven en aigües territorials de Somàlia, o bé es procedia a transportar els vaixells atacats fins a les AI o el MT per tal d'evitar la jurisdicció de tercers Estats. Posteriorment, el Consell de Seguretat va considerar que la gravetat de la situació a les costes de Somàlia feia necessari la persecució per terra dels pirates, tal com va recollir a la Resolució 1851.

Les Resolucions del Consell de Seguretat no són una carta blanca per a l'actuació a les aigües i en el territori de Somàlia, doncs presenten certes limitacions⁸⁵. En primer lloc, podem comprovar que les Resolucions tenen una limitació temporal i espacial. La Resolució 1816 autoritza la persecució de la pirateria per les aigües territorials de Somàlia per 6 mesos. Aquesta autorització va ser renovada per 12 mesos amb la Resolució 1846. Per altra banda, la Resolució 1851, que autoritzava

⁸³ TREVES, "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force (...)", *op. cit.*, p.400.

⁸⁴ *Ibid.* p.403.

⁸⁵ *Ibid.* pp.404-405.

a prendre totes les mesures per a la repressió, va autoritzar als 12 mesos següents a l'adopció de la Resolució 1846, el 2 de desembre de 2008. En segon lloc, qualsevol actuació requereix sempre l'autorització del Govern Federal de Transició de Somàlia (GFT)⁸⁶. En efecte, el paràgraf novè de la Resolució 1816 considera que l'autorització necessita l'aprovació del representant permanent a la ONU del GFT, igualment que a la Res 1846 i la 1851. Aquesta escenari, segons la doctrina, es deu a la singular situació en la que es troba Somàlia i en les extraordinàries mesures que el Consell de Seguretat ha adoptat per tal de perseguir la creixent pirateria⁸⁷.

4. ENJUDICIAMENT DE LA PIRATERIA PER PART DELS TRIBUNALS ESPANYOLS. NORMATIVA I JURISPRUDÈNCIA.

En el present apartat estudiarem la persecució de la pirateria per part dels Tribunals espanyols, ja que cal recordar que la regulació internacional deixa en mans dels Estats afectats i dels seus ordenaments interns la repressió. En primer lloc, analitzarem la jurisdicció universal dins l'Ordenament espanyol, en concret segons el que estableix Llei Orgànica del Poder Judicial [en endavant, LOPJ] després de la darrera reforma⁸⁸. En segon lloc, analitzarem la regulació de la pirateria marítima en el Codi Penal espanyol [en endavant, CP] i, ja per acabar, analitzarem alguns pronunciaments dels jurisprudencials sobre el tema.

⁸⁶ En anglès, Somali Transitional Federal Government (TFG).

⁸⁷ TREVES, "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force (...)", *op. cit.*, p.406.

⁸⁸ *Vid.* Ley Orgánica 1/2014, de 13 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, relativa a la justicia universal. Va entrar en vigor el passat 15 de març de 2014. Boletín Oficial del Estado núm. 63, publicat el divendres 14 de març de 2014, p.23026, núm. res.2709.

4.1 El principi de justícia universal a l'Ordenament Jurídic espanyol.

La jurisdicció dels Tribunals espanyols en l'àmbit penal es troba regulada en l'article 23 LOPJ⁸⁹. D'acord amb el principi de territorialitat la, LOPJ estableix que els Tribunals espanyols coneixeran de tots els delictes i faltes comesos en territori espanyol o a bord d'algun vaixell o aeronau espanyola⁹⁰. Per tant, quan un delicte de pirateria sigui perpetrat a bord d'un vaixell amb la bandera del pavelló de l'Estat espanyol, els Tribunals espanyols seran competents enjudiciar-ho.

Referint-nos al principi de justícia universal, aquest permet als Tribunals espanyols conèixer sobre fets comesos per espanyols o estrangers fora del territori nacional, sempre que aquests lesionin béns jurídics reconeguts per tota la comunitat internacional⁹¹. Segons l'article 23 apartat 4 lletra d) de la LOPJ, els Tribunals espanyols seran competents per conèixer fets de pirateria, terrorisme, tràfic il·legal de drogues tòxiques, estupefaents o substàncies psicotròpiques, tràfic d'éssers humans, delictes contra els drets dels ciutadans estrangers i dels delictes contra la seguretat marítima que es cometin en els espais marítims, independentment que aquests fets hagin estat comesos per espanyols o estrangers, fora del territori nacional, quan aquests fets siguin susceptibles de ser tipificats segons la llei espanyola.

En conclusió, doncs, els Tribunals espanyols podran entrar a conèixer els delictes de pirateria comesos tant en territori nacional, entenent aquest com el territori o a bord de qualsevol vaixell o aeronau, com els comesos fora del territori nacional, en virtut del principi de justícia universal, tan si aquests han estat perpetrats per nacionals espanyols o no, sempre que estiguin tipificats a l'Ordenament Jurídic espanyol.

⁸⁹ Recentment el Govern central ha aprovat la Llei Orgànica 1/2014 per la qual s'ha reformat l'art.23 LOPJ. Aquesta nova redacció estableix una sèrie de límits, tant positius com negatius, a la jurisdicció penal espanyola per tal de conèixer de fets comesos fora del territori nacional. Tanmateix, aquests nous requisits no són operatius en l'apartat quart de l'article 23, que és el que conté el delicte de pirateria. Per tant, doncs, respecte la pirateria i l'art.23.4, el qual conté un llistat de delictes *numerus clausus*, el principi d'extraterritorialitat segueix amb els límits anteriors a la reforma.

⁹⁰ MUÑOZ CONDE, Francisco; GARCÍA ARAN, Mercedes, *Derecho Penal: Parte general*, 8ª ed. Tirant lo Blanch, Valencia, (2010), p.153-156.

⁹¹ *Ibid.*, p.160.

4.2 Regulació actual de la pirateria. Menció a l'evolució normativa.

La tipificació de la pirateria a l'Ordenament Jurídic espanyol no ha estat sempre la mateixa. Històricament, aquesta estava regulada als articles 138 i 139 del Codi Penal del 1944 (revisat el 1963 i 1973). Alhora també regulaven la pirateria els articles 9 i 10 de la Llei Penal i Disciplinària de la Marina Mercant de 1955 i juntament amb el Codi de Justícia Militar de 1945 que la sotmetien a la jurisdicció militar fins el 1980. Posteriorment, amb l'aprovació de la Llei de Ports i Marina Mercant, de 24 de novembre de 1992, es va derogar la Llei Penal i Disciplinària de la Marina Mercant cosa que va implicar l'atipicitat d'alguns delictes nàutics⁹². Amb la promulgació del CP del 1995⁹³ van quedar exclosos els delictes de pirateria, ja que es considerava que aquest article era anacrònic⁹⁴. Tot i que la LOPJ continuava reconeixent la jurisdicció als Tribunals espanyols sobre els actes de pirateria comesos per espanyols i estrangers fora del territori espanyol sempre que fossin susceptibles de ser tipificats en la legislació espanyola⁹⁵. No va ser fins el segrest del tonyiner basc *Alakrana* en aigües de Somàlia l'octubre del 2009 que es va posar de manifest la necessitat de tipificar el delictes de pirateria en l'Ordenament Jurídic espanyol de nou. Finalment, es va promoure una reforma del CP que va incloure un capítol relatiu als "Delictes de pirateria"⁹⁶.

En efecte, actualment els arts.616 *ter* i *quáter* del CP regulen els actes relatius a la pirateria marítima. L'art.616 *ter* CP estableix que:

“El que con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que

⁹² IBÁÑEZ GÓMEZ, “Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima (...)”, *op. cit.*, p.166-167.

⁹³ Llei Orgànica 10/1995, de 23 de novembre, del Codi Penal. Boletín Oficial del Estado (en endavant, BOE) núm. 281, publicat el divendres 24 de novembres de 1995, p.33987, n° res.25444.

⁹⁴ IBÁÑEZ GÓMEZ, “Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima (...)”, *op. cit.*, p.167.

⁹⁵ RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, “La represión del crimen internacional de piratería (...)”, *op. cit.*, p.4.

⁹⁶ Llei Orgànica 5/2010, de 22 de juny, per la qual es modifica la *Ley Orgànica 10/1995, de 23 de novembre, del Código Penal*. BOE núm.152, publicat el dimecres 23 de juny de 2010, p.54811 núm. 9953.

se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años”.

En primer lloc ens trobem amb l'element volitiu del delict: la violència, la intimidació i l'engany. El CP té una concepció molt àmplia de l'element volitiu, ja que inclou, als actes violents, la intimidació i l'engany. En canvi, comparant amb l'art.101 CNUDM, veiem que aquesta té un element més restringit, ja que només reclama per a considerar la pirateria que hi hagi actes violents, sense fer referència ni a la intimidació ni a l'engany.

En segon lloc, ens trobem amb l'acció: apoderar-se, danyar i destruir una aeronau, una nau o qualsevol tipus d'embarcació i, fins i tot, una plataforma en el mar. El CP, considera, a més a més, l'atemptat contra les persones, el carregament o els béns que es trobin a bord del vaixell com a actes susceptibles de ser considerats pirateria. La concepció del CP torna a ésser més àmplia de manera que incorpora les plataformes en el mar com a element susceptible de patir els actes de pirateria, mentre que la CNUDM, que la resta dels elements els considera igual, no les inclou.

Finalment, ens hem de fixar en la localització. Mentre que el CP es refereix “*en el mar*”, com hem vista la CNUDM estableix que els actes susceptibles de ser considerats pirateria s'han de cometre en alta mar.

L'actual regulació de la pirateria no ha deixat indiferent a la doctrina, ja que aquesta regulació desnaturalitza el contingut de l'art.101 CNUDM, perquè el CP no exigeix la comissió en alta mar sinó “*en el mar*” i tampoc estableix com a requisit el propòsit personal dels autors ni en determina el subjecte actiu⁹⁷.

Per altra banda, ens trobem amb l'art.616 *quáter* CP que estableix que, amb la intenció de prevenir la comissió dels actes de pirateria, algú que es resisteixi o desobeeixi a un vaixell de guerra o a qualsevol altre identificable com un vaixell al servei de l'Estat espanyol que estigui autoritzat a tal finalitat, se'l castigarà amb una pena d'un a tres anys de presó. Respecte els vaixells susceptibles de dur a terme l'apresament, els trobem establerts a l'art.616 *quáter* CP, que són els mateixos als

⁹⁷ RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, “La represión del crimen internacional de piratería (...)”, *op. cit.*, p.5.

que es refereix l'art.107 CNUDM. Si en aquest acte de resistència o desobediència s'usa la força, la pena ascendirà de deu a quinze anys, sens perjudici de les penes que els hi correspongui pels delictes comesos. La doctrina, respecte l'art.616 *quáter* CP planteja que les conductes anterior s'haurien de considerar resistència (art.556 CP), desobediència (art.550 CP) o atemptat contra l'autoritat o els seus agents (art.554 CP), i ja es troben tipificades en el CP i no són conductes estrictament necessàries en la comissió del delictes de pirateria⁹⁸.

4.3 Anàlisi dels pronunciaments jurisprudencials a l'Estat espanyol.

A l'Estat espanyol, el Tribunal competent per conèixer els delictes de pirateria és l'Audiència Nacional (en endavant, AN), en virtut de l'article 65, apartat primer lletra e) de la LOPJ, que estableix que l'AN coneixerà dels delictes comesos fora del territori nacional quan correspongui el seu enjudiciament als Tribunals espanyols.

Fins al moment, l'Audiència Nacional ha enjudiciat dos casos de fets semblants però que s'han resolt de manera ben diferent, ja que quan es va enjudiciar el segrest del tonyiner *Alakrana* encara no estava tipificat com a delictes els actes de pirateria. En canvi, i aquí la diferència entre les dues sentències, quan es va enjudiciar l'intent de segrest del vaixell de l'armada *Patiño*, ja estava tipificada la pirateria i se'ls va poder condemnar per aquests fets. Per una banda, la Sentència del cas *Alakrana*⁹⁹ va acusar als dos presumptes pirates del delictes d'associació il·lícita, de detenció il·legal, robatori amb violència i ús d'armes¹⁰⁰. Per altra banda, la Sentència del cas *Patiño*¹⁰¹ condemna a sis acusats a penes privatives de llibertat pel delictes de pirateria en grau de temptativa segons art.616.ter CP, del delictes de tinença i dipòsit d'armes de guerra segons art.566.1, 1a, art.567.1 i 2 i art.570 CP i a un d'ells se'l

⁹⁸ RODRIGUEZ-VILLASANTE y PRIETO, "La represión del crimen internacional de piratería (...)", *op. cit.*, p.5.

⁹⁹ Vid. Sentència de l'Audiència Nacional 10/2011, de 3 de maig de 2011, dictada per la Sala del Penal, Secció Quarta. Núm. de recurs 93/2009.

¹⁰⁰ IBÁÑEZ GÓMEZ, "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima (...)", *op. cit.*, p.167.

¹⁰¹ Vid. Sentència de l'Audiència Nacional 64/2013, de 30 d'octubre de 2013, dictada per la Sala del Penal, Secció Primera. Núm. de recurs 1/2012.

condemna, a més a més, per un delict d'integració, pertinença a una organització criminal segons art.570.bis 1), 2) i 3) CP, ja que van trobar ADN d'aquest últim en l'atac a un vaixell alemany "HANSA STAVANGER".

El fet de que quan es va enjudiciar el cas de *l'Alakrana* no existia la tipificació del delict de pirateria en el CP va fer que ens els fonaments de dret de la Sentència no trobem cap referència a la pirateria que ens permeti aprofundir en l'orientació dels Tribunals espanyols respecte de la pirateria. Tanmateix, quan es va enjudiciar el cas *Patiño*, ja estava en vigor l'article 616 ter CP. Segons el Fonament Jurídic primer, l'AN considera que *"el nuevo tipo penal de piratería es un delito contra la comunidad internacional mediante el que se protege la seguridad del tráfico marítimo y aéreo, bien jurídico supraindividual distinto de los bienes individuales que se tutelan en los tipos penales"*. Però en el cas *Patiño*, la comissió del delict de pirateria va ser en grau de temptativa, ja que segons el mateix Fonament Jurídic, tots les conductes a que es refereix l'art.616 ter són actes *"que pueden verse afectadas, una vez iniciado el iter criminal, en parámetros de excluir su materialización íntegra, bien por la propia voluntad de sus responsables, bien por causas a ellos ajenas"*. En el cas *Patiño*, els pirates van atacar al vaixell de l'Armada *Patiño* amb la intenció d'apoderar-se d'ell i del seu carregament. Finalment, en quant a l'acció típica, l'AN en el cas *Patiño* defineix l'acció de danyar com aquella acció que *"exige indefectiblemente que el buque, aeronave, bien sea sustraída a la posesión de sus legítimos titulares, bien que devenga inservible para el cometido que le es inherente"*, acció que engloba l'apoderament i la destrucció de la nau, actes que també estan inclosos en l'article 616 ter del CP.

5. POSSIBLES SOLUCIONS JURÍDIQUES.

La CNUDM i la pràctica internacional deixen en mans dels Estats l'enjudiciament dels presumptes autors del delict de pirateria. Això no només es deu a una possible

concurrència de jurisdiccions per a l'enjudiciament estatal de la pirateria, sinó que també es deriva de la mateixa definició de pirateria de l'art.101 CNUDM i el criteri d'atribució de la jurisdicció a l'Estat que hagi dut a terme l'apresament, segons l'art.105 CNUDM, al que li hem de sumar el criteri arbitrari a l'hora d'escollir la competència penal per jutjar aquest crim internacional, que tan pot anar des de la nacionalitat dels pirates, del pavelló del vaixell atacat, de la nacionalitat de les víctimes com dels Estats veïns que estiguin disposats a dur a terme la seva jurisdicció¹⁰².

El marc regulador i la pràctica duta a terme per els Estats fins al moment plantegen certes debilitats que fan que la doctrina hagi apuntat a la necessitat de canvi d'aquest marc normatiu aportant diferents solucions¹⁰³. En primer lloc, seguint amb alguns exemples ja existents, es proposa la creació de Tribunals internacionals d'àmbit regional amb competències sobre, per exemple, el cas concret de Somàlia o bé atribuir la competència als Tribunals dels Estats afectats. En segon lloc, la doctrina ha apuntat a l'elaboració d'un Conveni Internacional sobre la prevenció i la repressió del delictes de pirateria. En tercer lloc, enlloc d'elaborar un nou Conveni, una part de la doctrina creu com a possible solució una modificació de la CNUDM. En quart lloc, també s'ha apuntat a la creació de Tribunals *ad hoc*. I en cinquè lloc, la possible solució que ha reunit més suports entre la doctrina és modificar l'Estatut de la CPI i atorgar-li competència per conèixer dels delictes de pirateria.

5.1 Els Tribunals regionals i els Tribunals regionals internacionals.

Actualment se sosté que, davant d'aquest ampli ventall de possibilitats a l'hora de reprimir la pirateria, la solució per a la repressió hauria de venir des de nivells

¹⁰² VILLASANTE y PRIETO, "Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional (...)" *op. cit.*, p.139.

¹⁰³ Han apuntat a aquesta necessitat DUBNER, Barry Hart; GREENE, Karen, "On the creation of a new legal regime to try sea pirates", *Journal of Maritime Law and Commerce*, (2010), pp.439-463; HODGKINSON, Sandra L., *et al.*, "Piracy: new efforts in addressing this enduring problem", *Tulane Maritime Law Journal*, (2011), pp.65-122; PUEYO LOSA, Jorge, *et al.*, "En torno a la revisión del régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino a la luz del accidente del Prestige", *Revista Española de Derecho Internacional*, (2003), pp.43-77 i STRATI, Anastasia; GAVOUNELI, Maria; i SKOURTOS, Nikolaos (eds), *Unresolved issues and new challenges to the law of the sea. Time before and time after*, Martinus Nijhoff Publishers, (2006).

regionals. D'una banda, els Tribunals dels Estats riberencs i d'altra banda els Tribunals internacionals regionals.

En el cas concret de Somàlia, d'entrada haurien de ser els Tribunals de Somàlia els que enjudiciessin i duguessin a terme la repressió de la pirateria perpetrada pels seus nacionals tan en alta mar com en les seves aigües territorials. Però ha quedat demostrada la feblesa de l'Estat de Somàlia per a dur a terme aquest enjudiciament (la seva falta de capacitat diplomàtica per a subscriure Tractats Internacionals per a la repressió¹⁰⁴). Al no existir un Estat prou fort per a enjudiciar les conductes pirates, l'enjudiciament d'aquest cas concret hauria de venir d'un Tribunal internacional regional.

És per això que una altra possible solució a nivell regional seria centrar la repressió de la pirateria en un Tribunal regional, ja sigui creant-lo des de l'inici o bé transmetent les competències penals per a reprimir la pirateria a un Tribunal regional existent, com per exemple el Tribunal Africà de Drets Humans i dels Pobles amb seu a Arusha (Tanzània). Aquest Tribunal va ser establert per un Protocol adoptat a Addis Abeba (Etiòpia) l'any 1998. És un Protocol addicional a la Carta Africana dels Drets de L'home i dels Pobles el qual va crear una sèrie d'institucions jurisdiccionals amb l'objectiu de solucionar conflictes interestatals¹⁰⁵. Tot i això, la doctrina opina que annexionar sales penals a Tribunals de Drets Humans va en perjudici del procés i de les parts per dos motius. Per una banda, es desnaturalitza la funció protectora que realitzen aquests Tribunals i, de l'altra, un procés penal requereix una especialització molt elevada dels jutges tant a nivell material com processal¹⁰⁶.

En conseqüència, a partir de l'exemple de la pirateria a les costes de l'Índic, s'ha vist que la repressió a nivell regional comportaria dificultats i és per això que s'han

¹⁰⁴ VILLASANTE y PRIETO, "Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional (...)", *op. cit.*, pp.139-140.

¹⁰⁵ HEYNS, Christof; KILLANDER, Magnus; "The African Regional Human Rights System", a: *International Human Rights Law in a Global Context* (eds. F. Gómez Isa i K. De Feyter), Humanitarian Net, University de Deusto, (2009), pp.855 i ss.

¹⁰⁶ VILLASANTE y PRIETO, "Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional (...)", *op. cit.*, p.140.

d'oferir solucions a nivell internacional en el marc de la lluita contra la pirateria i l'enjudiciament dels seus autors.

5.2 Un Conveni Internacional sobre la prevenció i repressió del delictes de pirateria.

Una de les solucions que es proposa des de la doctrina es l'establiment d'un Conveni Internacional sobre la prevenció i la repressió del delictes de pirateria. Aquest hauria de definir de manera més concreta i més àmplia la pirateria, establir les normes de repartiment i la solució de conflictes de jurisdicció¹⁰⁷. En aquest sentit, la doctrina és partidària de l'aprovació d'un Conveni Internacional semblant a l'Acord de Nova York de 1995, revisor de la CNUDM¹⁰⁸. L'elaboració d'aquest Conveni Internacional oferiria una solució a llarg termini però a curt i mitjà no, degut al seu llarg i difícil procés d'elaboració, aprovació i entrada en vigor¹⁰⁹.

5.3 La modificació de la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar.

La modificació de la CNUDM apareix com a tercera possible solució als problemes jurídics actuals que comporta la repressió de la pirateria a nivell internacional. Més concretament, es refereix a modificar només la part de la CNUDM que es refereix a la definició de la pirateria i a les competències estatals per al seu enjudiciament¹¹⁰. Més concretament s'hauria de modificar l'àmbit espacial del delictes de pirateria, sobretot, i tenint en compte la pràctica, el lloc on pot començar i ha d'acabar la persecució, el concepte de nau pirata i de vaixell autoritzat per a la captura, les

¹⁰⁷ VILLASANTE y PRIETO, "Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional (...)", *op. cit.*, p.141.

¹⁰⁸ SOBRINO HEREDIA, José María; *Piratería y terrorismo en el mar*, Ponència presentada en el Col·loqui de Protecció marítima i violència en el mar, de l'Associació Internacional de Dret del Mar, Coruña, del 14 al 16 de maig de 2009.

¹⁰⁹ VILLASANTE y PRIETO, "Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional (...)", *op. cit.*, p.141.

¹¹⁰ *Ibid.*, p.142.

mesures preventives contra els pirates en el mar territorial i les aigües interiors dels Estats així com l'ampliació dels motius o dels propòsits personals dels pirates¹¹¹.

Dins d'aquesta solució es proposa dotar de competències penals per a enjudiciar la pirateria al Tribunal Internacional del Dret del Mar, creat per l'annex VI CNUDM. Aquest és un Tribunal destinat a la resolució de controvèrsies¹¹² entre els Estats part de la CNUDM sobre la interpretació de la mateixa i no està orientat a jutjar a particulars en casos de pirateria. De fet, com hem vist, la CNUDM reserva aquesta capacitat als Tribunals de l'Estat que ha dut a terme la captura¹¹³

Tanmateix es considera una solució difícil per motius semblants a l'anterior, per la dificultat que ja va resultar l'aprovació, ratificació i entrada en vigor de la CNUDM, una modificació suposaria un camí costós i no es planteja com una possible solució real¹¹⁴.

5.4 Un Tribunal *ad hoc*.

A part de les tres anteriors solucions, la doctrina proposa la creació, per part del Consell de Seguretat de les Nacions Unides, d'un Tribunal Internacional *ad hoc* per a l'enjudiciament dels actes de pirateria. La creació d'aquest Tribunal comportaria que en el seu Estatut es definís la pirateria i s'establissin les disposicions necessàries sobre els principis generals de dret penal, penes, organització del Tribunal i el procediment a seguir. Tant podria ser un òrgan judicial com un Tribunal internacionalitzat o híbrid, com els Tribunals per Sierra Leona, o bé una composició mixta de jutges internacionals i nacionals dels Estats afectats. Una part de la doctrina proposa que es creï un Tribunal especial per a la situació de Somàlia, al igual que es va fer amb Sierra Leona¹¹⁵.

¹¹¹ SOBRINO HEREDIA; *Piratería y terrorismo en el mar (...)*, Ponència *op. cit.*

¹¹² PASTOR RIDRUEJO, José Antonio; *Curso de Derecho Internacional Público y organizaciones internacionales*, ed.12, Madrid, (2008), pp.414-417.

¹¹³ VILLASANTE y PRIETO, "Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional (...)" *op. cit.*, p.142.

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ *Ibid.* p.143.

Aquesta solució és la que han proposat alguns Estats, ja que és la que oferiria més possibilitats d'èxit a curt termini. Tanmateix, si la situació de Somàlia persisteix, l'existència de la Cort Penal Internacional, la falta de recursos que compromet l'eficàcia d'aquest tipus de Tribunals i l'experiència que han adquirit els Tribunals ja existents fan que es recomani la no proliferació d'aquest tipus de Tribunals temporals¹¹⁶.

5.5 La Cort Penal Internacional.

Finalment, la solució que ha recollit més suport en la doctrina és la que consisteix en la modificació de l'Estatut de la Cort Penal Internacional. La CPI només té competència en un determinat nombre de delictes, els quals constitueixen una llista *numerus clausus*¹¹⁷, i entre ells no hi figura la pirateria. Per tant, la modificació consistiria en afegir el crim de pirateria com un dels crims greus per a la comunitat internacional, i en concret en l'art.5 de l'Estatut CPI que els recull. Si s'adoptés aquesta solució, les competències de l'Estat riberenc afectat estarien garantides pel caràcter complementari de la Cort respecte de les jurisdiccions penals nacional, tal com estableix l'art.1 de l'Estatut CPI. Cal tenir en compte, però, que la CPI podria trobar dificultats en l'exercici de la seva jurisdicció quan hi hagués un punt de connexió amb un Estat que no fos part del Tractat pel qual s'instaura la CPI. Malgrat tot, hem de destacar que la CPI podria exercir la seva competència per iniciativa del Consell de Seguretat de la ONU segons l'art.12 de l'Estatut CPI. El juny del 2010, la Conferència de Revisió de l'Estatut de Roma, celebrat a Kampala (Uganda) va tenir la possibilitat d'afegir aquesta modificació de l'Estatut CPI, però finalment no va contemplar aquesta possibilitat¹¹⁸.

¹¹⁶ VILLASANTE y PRIETO, "Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional (...)" *op. cit.*, p.142.

¹¹⁷ *Vid.* art.5 de l'Estatut de la CPI.

¹¹⁸ VILLASANTE y PRIETO, "Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional (...)", *op. cit.*, pp.143-144.

6. CONSIDERACIONS FINALS.

- La pirateria és una conducta que la comunitat internacional considera contrària als valors i als principis internacionals. Tanmateix, ha existit des dels inicis de la navegació per mar i encara ara no s'ha aconseguit adoptar un marc jurídic comú que la defineixi i que estableixi un sistema repressiu.
- Des del punt de vista de la repressió, la falta d'un marc universal per al fenomen del delictes de pirateria ens planteja diferents problemes.
- El primer dels problemes recau sobre la definició de la pirateria, que tot i ser una definició àmplia ha causat diferències amb la doctrina, cosa que ha dificultat l'establiment d'un sistema repressiu clar i universal. La CNUDM considera que els vaixells que poden dur a terme l'acte pirata són tant vaixells privats com vaixells al servei d'un Estat, però la doctrina majoritària considera que no. La opinió doctrinal va molt lligada amb un altre element de la definició, els subjectes, tant actius com passius, del delictes de pirateria. Mentre que la normativa estableix que els membres de la tripulació d'un vaixell poden ser subjectes actius de pirateria, la doctrina observa tot el contrari. Aquest és un element que dificulta la repressió de la pirateria, ja que si considerem que la mateixa tripulació no pot ser subjecte actiu del delictes, no es podrà dur a terme la repressió de la pirateria.
- Un altre problema derivat de la falta de marc universal per a la repressió de la pirateria és el lloc de comissió dels actes recollits en la definició. La CNUDM, en la definició, estableix que només seran actes de pirateria els comesos en Alta Mar. Ara bé, segons la doctrina, si es fa una interpretació en sentit ampli del contingut de la Convenció, veurem que la ZEE també es pot equiparar a l'Alta Mar en la repressió de la pirateria. Ara bé, si es fa una interpretació literal, la ZEE en queda exclosa i, en el cas que es produeixi un acte anàleg a la pirateria fora de l'Alta Mar, la CNUDM no autoritza a la repressió.
- El lloc de comissió és un element important en quant a la repressió, ja que en funció del lloc on es comentin els actes i de la interpretació que se'n faci, es podrà dur a terme l'apresament i l'enjudiciament dels pirates.

- Un altre element de la definició important a tenir en compte per a la repressió és l'ànim de lucre. Per a la pirateria, ha d'existir lucre personal. Si aquest es dóna, els actes seran actes de pirateria i, a causa d'això, es podrà seguir amb la repressió. Ara bé, si no hi ha lucre personal, ens trobem davant de la figura dels corsaris, molt semblant a la pirateria però que es diferencia, precisament, per la falta de lucre personal en els actes. En el cas que no hi hagués lucre personal, la CNUDM no autoritza a la repressió i, a causa d'això, és un element a tenir en compte per a l'apresament.
- A més a més, la remissió de la CNUDM per la qual es deixa en mans dels Estats i dels seus OJ l'enjudiciament i l'elecció de les mesures repressives més adients per a la repressió de la pirateria incrementa la complexitat i augmenta la diversitat de solucions en l'apresament i l'enjudiciament dels presumptes pirates.
- Aquí cal afegir que quan els actes de pirateria es duguin a terme dins el mar territorial, serà l'Estat que té jurisdicció sobre aquelles aigües la legitimada per dur a terme l'apresament i l'enjudiciament. Ara bé, quan els actes de pirateria es donin en Alta Mar, la CNUDM estableix una excepció a la norma general i permet que un altre Estat intervingui.
- Per tal de poder dur a terme l'apresament o la captura d'una nau pirata, o bé ha d'existir delictes flagrants o bé han d'existir proves suficients. És per això que la CNUDM estableix un sistema de responsabilitat per a la repressió innecessària, quan no existeixin proves suficients.
- Tot i això, davant de l'augment de pràctiques de pirateria a les costes de Somàlia i la feblesa de l'estat somali per a la repressió de la pirateria davant les seves costes, la ONU ha elaborat una sèrie de Resolucions que permeten que altres Estats entrin dins les aigües que són jurisdicció de Somàlia i dur a terme l'apresament fins i tot en aigües interiors.
- A més a més, existeix la figura del "Hot Pursuit", una ampliació de la jurisdicció dels Estats riberencs afectats per la pirateria. La persecució en calent permet l'apresament d'una nau pirata fins a les aigües territorials d'un altre Estat, sempre que s'hagin comès els actes de pirateria a l'interior de les aigües sota la jurisdicció de l'Estat perseguidor.

En el cas concret de l'Estat espanyol, cal destacar el segrest del tonyiner "Alakrana", que va posar de manifest la necessitat de tornar a regular el delictes de pirateria, que s'havia tret del CP al considerar-se una pràctica anacrònica. Gràcies a aquesta modificació, l'intent de captura per part d'uns pirates del vaixell de l'armada "Patiño" va permetre que l'AN, en la sentència condemnatòria, ja pogués condemnar als presumptes autors per delictes de pirateria.

Finalment, la doctrina ha apuntat una sèrie de solucions a aquesta falta de marc comú i universal que defineixi la pirateria. Entre elles, la més òptima és la modificació de l'Estatut de la CPI per tal de que sigui de la seva competència l'enjudiciament de la pirateria. La resta de solucions aportades, també vàlides, però molt costoses en quant a la creació del marc normatiu, ja que l'elaboració de nous Tractats i la modificació dels ja existents sempre és una tasca difícil que aporta resultats a llarg termini.

Ja per acabar, aquest estudi ens permet apuntar possibles línies futures d'investigació. Primerament, resultaria interessant l'aprofundiment en l'estudi teòric de les solucions que s'aporten des de la doctrina per a construir un marc universal per a la repressió de la pirateria. En segon lloc, una altra possible línia d'investigació és l'estudi dels problemes jurídics que comporta la intervenció de privats en la repressió de la pirateria. Finalment, malgrat no haver estat objecte d'aquest treball, pot resultar d'interès identificar i aprofundir sobre possibles problemes processals que pot comportar la persecució del delictes de pirateria a la pràctica, en especial respecte a l'obtenció de proves vàlides per un judici i les possibles vulneracions dels drets dels detinguts vinculats al procediment penal.

7. BIBLIOGRAFIA.

LEGISLACIÓ

Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar (CNUDM/UNCLOS), firmada a Montego Bay l'any 1982.

Convenció de Ginebra sobre l'Alta Mar (CAM), firmada a Ginebra l'any 1958.

Llei Orgànica 1/2014, de 13 de març, de modificació de la Llei Orgànica 6/1985, d'1 de juliol, del Poder Judicial, relativa a la justícia universal. Boletín Oficial del Estado núm. 63, publicat el divendres 14 de març de 2014, p.23026, núm. res.2709.

Llei Orgànica 10/1995, de 23 de novembre, del Codi Penal. Boletín Oficial del Estado núm. 281, publicat el divendres 24 de novembres de 1995, p.33987, núm. res.25444

Llei Orgànica 5/2010, de 22 de juny, per la qual es modifica la Llei Orgànica 10/1995, de 23 de novembre, del Codi Penal. Boletín Oficial del Estado núm.152, publicat el dimecres 23 de juny de 2010, p.54811, núm. res.9953.

RESOLUCIONS ORGANITZACIONS INTERNACIONALS

Resolució A.1025 (26), *Codi de pràctiques per a la investigació de delictes de pirateria i robatoris a mà armada contra vaixells*, de la Organització Marítima Internacional (OMI).

Resolució 1816 (2008) aprovada pel Consell de Seguretat en la seva 5902a sessió, celebrada el 2 de juny de 2008.

Resolució 1846 (2008) aprovada pel Consell de Seguretat en la seva 6026a sessió, celebrada el 2 de desembre de 2008.

Resolució 1851 (2008), aprovada pel Consell de Seguretat en la seva 6046a sessió celebrada el 16 de desembre de 2008.

JURISPRUDÈNCIA

Sentència núm.9, de la Cort Internacional de Justícia, de 7 de setembre de 1927, cas “Lotus”.

Sentència de l’Audiència Nacional 10/2011, de 3 de maig de 2011, dictada per la Sala del Penal, Secció Quarta. Núm. de recurs 93/2009, cas “Alakrana”.

Sentència de l’Audiència Nacional 64/2013, de 30 d’octubre de 2013, dictada per la Sala del Penal, Secció Primera. Núm. de recurs 1/2012, cas “Patiño”.

DOCTRINA

AKEHURST, Michael Barton, (1992), *Introducción al derecho internacional*, Alianza.

ARTEAGA, Félix (2011), "La lucha contra la piratería en Somalia: el problema persiste a pesar del esfuerzo militar", *Real Instituto Elcano - ARI*.

BARDIN, Anne, (2002), "Coastal State's jurisdiction over foreign vessels", *Pace International Law Review*, pp.27-45.

BASSIOUNI, Mahmoud Cherif, (2008), *International Criminal Law*, Martinus Nijhoff Publishers.

BROWNLIE, Ian, (2003), *Principles of Public International Law* (6a ed.), Oxford: Oxford Univ. Press.

DICKINSON, Edwin Dewitt, (1934), "Jurisdiction following seizure or arrest in violation of international law", *American Journal of International Law*, pp.231-245.

DUBNER, Barry Hart, (1980), *The law of International sea piracy*. The Hague: Martinus Nijhoff Publishers.

DUBNER, Barry Hart; GREENE, Karen, (2010), "On the creation of a new legal regime to try sea pirates", *Journal of Maritime Law and Commerce*, pp.439-463.

FAUCHILLE, Paul, (1921-1926), *Traité de Droit International public* (6a ed), París.

GAVOUNELI, Maria, (2007), *Functional jurisdiction in the law of the sea*, Martinus Nijhoff Publishers.

HEYNS, Christof; KILLANDER, Magnus, (2009), "The African Regional Human Rights System" a: F. G. Feyter, *International Human Rights Law in a Global Context*, Univeristy de Deusto: Humanitarian Net, pp.855 i ss.

HODGKINSON, Sandra L., (2011), "Piracy, new efforts in addressing this enduring problem", *Tulane Maritime Law Journal*, pp.65-122.

IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando, (2012), "Obstáculos legales a la represión de la piratería marítima: el caso de Somalia", *Revista CIDOB de asuntos internacionales*, núm.99, pp.159-177.

IBÁÑEZ GÓMEZ, Fernando; ESTEBAN, Miguel Ángel, (2013), "Análisis de los ataques piratas somalíes en el océano índico (2005-2011): Evolución y modus operandi", *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, pp.10-36.

IRELAND-PIPER, Danielle, (2013), "Prosecution of extraterritorial criminal conduct and the abuse of Rights Doctrine", *Utrecht Law Review*, pp.68-89.

JESUS, José Luís, (2003), "Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea: legal aspects" *International Journal of Marine and Coastal Law*, v.18, núm.3.

JORGE URBINA, Julio, (2009), "La cooperación internacional en la prevención y control de los actos de piratería en el actual Derecho del Mar" a: PUEYO LOSA, Jorge; JORGE URBINA, Julio, *La cooperación internacional en la ordenación de los mares y océanos*, Madrid: Iustel, pp.302-321.

KLEIN, Natalie, (2011), *Maritime security and the law of the sea*, Oxford Monographs in International Law.

McDOUGAL, Myres Smith; BURKE, William Thomas, (1962), *The Public Order of the Oceans*, Martinus Nijhoff Publishers.

MOMTAZ, Djamchid, (1985), "La haute mer" a: DUPUY, René-Jean; VIGNES, Daniel, *Traité du Nouveau Droit de la Mer*, París.

MUÑOZ CONDE, Francisco; GARCÍA ARAN, Mercedes, (2010), *Derecho Penal: Parte General* (8a ed.), Valencia: Tirant lo Blanch.

OEHLING DE LOS REYES, Alberto, (2009), "Los derechos de los detenidos en caso de apresamiento del buque pirata en alta mar", *Revista General de Marina*, pp.251-259.

ORTOLAN, Theodore, (1845), *Règles internationales et diplomatie de la mer*, Paris.

PELLA, Vespasien, (1926), "La piraterie", *Recueil de Courses*.

POULANTZAS, Nicholas M., (1961), "The right of hot pursuit specially under the Geneva Convention on the High Sea", *Revue Hellénique de Droit International*, pp.198-224.

PUEYO LOSA, Jorge, (2003), "En torno a la revisión del régimen jurídico internacional de seguridad marítima y protección del medio marino a la luz del accidente del Prestige", *Revista Española de Derecho Internacional*, pp.43-77.

REULAND, Robert C., (1989), "Interference with non-national ships on the high seas: peacetime exceptions to the exclusivity of flag state jurisdiction", *Vanderbilt Journal of International Law*, pp.1161-1229.

REULAND, Robert C., (1993), "The Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention", *Virgin Journal of International Law*, v.33, pp.557-589.

RODRÍGUEZ NÚÑEZ, Alicia, (1997), "El delito de piratería", *Anuario de derecho Penal y Ciencias Penales*, L.

RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, José Luís (2009), "La represión del crimes internacional de piratería; una laguna imperdonable de nuestro Código Penal y, ¿por qué no?, un crimen de la competencia de la Corte Penal Internacional", *Real Instituto Elcano - ARI*, núm.73.

RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, José Luís, (2011), "Aspectos Jurídico-Penales del Crimen Internacional de Piratería", a: CASTILLEJO MANZANARES, Raquel, *La persecución de los actos de piratería en las costas somalíes*, Valencia: Tirant lo Blanch, pp.113-143

SATZGER, Helmut, (2012), *International and European Criminal Law*, Nomos Verlagsgesellschaft.

SHEARER, Ivan, (2012), "Piracy", *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law, Heidelberg and Oxford University Press, www.mpepil.com.

SISCO, Eric Allan (1977), "Hot pursuit from contiguous fisheries zone: an assault on the freedom of the high seas", *San Diego Law Review*, pp.658-660.

SOBRINO HEREDIA, José María (2009), "La piratería marítima; un crimen internacional y un galimatías nacional", *Revista electrónica de estudios internacionales*.

SOBRINO HEREDIA, José María (14 al 16 / maig / 2009), "Piratería y terrorismo en el mar", *Ponència presentada en el Col·loqui de Protecció marítima i violència en el mar, de l'Associació Internacional de Dret del Mar*, A Coruña.

STRATI, Anastasia; GAVOUNELI, Maria; SKOURTOS, Nikolaos, (2006), *Unresolved issues and new challenges to the law of the sea. Time before and time after*, Martinus Nijhoff Publishers.

TREVES, Tullio, (2009), "Piracy, Law of the Sea and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia", *The European Journal of International Law*, v.20, núm.2, pp.399-414.

TREVIÑO RUIZ, José María, (2010), "La seguridad marítima y la piratería", *Real Instituto Elcano - ARI* núm5.

VARÓN MEJÍA, Antonio, (2009), "Análisis del crimen de piratería de derecho de gentes desde la perspectiva de la Jurisdicción Universal", *Revista Diálogo de Saberes*, núm.30, pp.219-239.

ALTRES

Harvard Draft Convention on piracy de 1932.

8. ANNEXES.

8.1 ÍNDEX D'ABREVIACIONS.

ADN: *Àcid Desoxiribonucleic.*

AI: *Aigües Territorials.*

AN: *Audiència Nacional.*

Art[s].: *Article [s].*

CAM: *Convenció de Ginebra per l'Alta Mar.*

Cf./ Cfr.: *Confrontar, en el mateix sentit ...*

Cit.: *Citat a .../Citat per ..., segons el context.*

CNUDM: *Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar.*

Coord [s]. /coord[s].: *Coordinador [s].*

CP: *Codi Penal.*

CPI: *Cort Penal Internacional.*

Dir [s].: *Director [s].*

Ed[s]./ ed[s].: *Edició/Editorial/Editor[s], segons el context.*

et al: i altres autors.

GFT: *Govern Federal de Transició de Somàlia*

Ibid.: *Igual que l'anterior*

Infra: *Més endavant en ...*

LO: *Llei Orgànica*

LOPJ: *Llei Orgànica del Poder Judicial.*

MT: *Mar Territorial*

Núm./núm.: *Número.*

OJ: *Ordenament Jurídic.*

OMI: *Organització Marítima Internacional.*

ONU: *Organització de les Nacions Unides*

Oo.: *Una altra opinió, veure en ...*

Op. Cit.: *Obra ja citada.*

p[p].: *pàgina[s].*

s[s].: *següent[s].*

Supra: Enrere en .../ A dalt (en el text principal), segons el Context.

T./t.: Tom

Trad[s].: Traductor[s].

V./v.: Volum[s].

Vid./ vid.: Veure...

ZC: Zona Contigua

ZEE: Zona Econòmica Exclusiva

8.2 NORMATIVA PRINCIPAL.

CONVENCIÓ DE LES NACIONS UNIDES SOBRE EL DRET DEL MAR

[...]

Artículo 100 - *Deber de cooperar en la represión de la piratería.*

Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

Artículo 101 - *Definición de la piratería.*

Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

- i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
- ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

Artículo 102 - *Piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado.*

Se asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privados los actos de piratería definidos en el artículo 101 perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.

Artículo 103 - *Definición de buque o aeronave pirata.*

Se consideran buque o aeronave pirata los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101. Se consideran también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos.

Artículo 104 - *Conservación o pérdida de la nacionalidad de un buque o aeronave pirata.*

Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque o aeronave pirata. La conservación o la pérdida de la nacionalidad se rigen por el derecho interno del Estado que la haya concedido.

Artículo 105 - *Apresamiento de un buque o aeronave pirata.*

Todo Estado puede apresar, en la alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe.

Artículo 106 - *Responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente.*

Cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería sin motivos suficientes, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causado por la captura.

Artículo 107 - *Buques y aeronaves autorizados para realizar apresamientos por causa de piratería.*

Sólo los buques de guerra o las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería.

[...]

Artículo 110 - *Derecho de visita*

1. Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en la alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque:

- a) Se dedica a la piratería;
- b) Se dedica a la trata de esclavos;
- c) Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109;
- d) No tiene nacionalidad; o
- e) Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.

2. En los casos previstos en el párrafo 1, el buque de guerra podrá proceder a verificar el derecho del buque a enarbolar su pabellón. Para ello podrá enviar una lancha, al mando de un oficial, al buque sospechoso. Si aún después de

examinar los documentos persisten las sospechas, podrá proseguir el examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las consideraciones posibles.

3. Si las sospechas no resultan fundadas, y siempre que el buque visitado no haya cometido ningún acto que las justifique, dicho buque será indemnizado por todo perjuicio o daño sufrido.

4. Estas disposiciones se aplicarán, *mutatis mutandis*, a las aeronaves militares.

5. Estas disposiciones se aplicarán también a cualesquiera otros buques o aeronaves debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno.

Artículo 111 - Derecho de persecución.

1. Se podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor, y sólo podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de no haberse interrumpido. No es necesario que el buque que dé la orden de detenerse a un buque extranjero que navegue por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en el mar territorial o la zona contigua en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encuentra en la zona contigua definida en el artículo 33, la persecución no podrá emprenderse más que por violación de los derechos para cuya protección fue creada dicha zona.

2. El derecho de persecución se aplicará, *mutatis mutandis*, a las infracciones que se cometan en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la plataforma continental, respecto de las leyes y reglamentos del Estado

ribereño que sean aplicables de conformidad con esta Convención a la zona económica exclusiva o a la plataforma continental, incluidas tales zonas de seguridad.

3. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado.

4. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque nodriza se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, en su caso, en la zona contigua, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido una señal visual o auditiva de detenerse desde una distancia que permita al buque extranjero verla u oírla.

5. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del gobierno y autorizados a tal fin.

6. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

- a) Se aplicarán, mutatis mutandis, las disposiciones de los párrafos 1 a 4;
- b) La aeronave que haya dado la orden de detenerse habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque u otra aeronave del Estado ribereño, llamado por ella, llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola apresarse al buque. Para justificar el apresamiento de un buque fuera del mar territorial no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúen la persecución sin interrupción.

7. Cuando un buque sea apresado en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de ese Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de la zona económica exclusiva o de la alta mar; si las circunstancias han impuesto dicha travesía.

8. Cuando un buque sea detenido o apresado fuera del mar territorial en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá de todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o apresamiento.

[...]

CODI PENAL

Artículo 616 *ter*

El que con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años.

En todo caso, la pena prevista en este artículo se impondrá sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.

Artículo 616 *quáter*

1. El que con ocasión de la prevención o persecución de los hechos previstos en el artículo anterior, se resistiere o desobedeciere a un buque de guerra o aeronave militar u otro buque o aeronave que lleve signos claros y sea identificable como buque o aeronave al servicio del Estado español y esté autorizado a tal fin, será castigado con la pena de prisión de uno a tres años.

2. Si en la conducta anterior se empleare fuerza o violencia se impondrá la pena de diez a quince años de prisión.
3. En todo caso, las penas previstas en este artículo se impondrán sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos